mobil mit uns

3/4 2011

ALLGEMEINER DEUTSCHER MOTOR SPORT VERBAND ADMV

▷automobilrallyesport SEITE 55

ADMV-Rallye Zwickauer Land

▷motorradgeländesport SEITE 16

Six Days in Finnland

▷motocross SEITE 24

58. Bruchstedter Motocross

▷bahnsport SEITE 52

Speedway in Ludwigslust

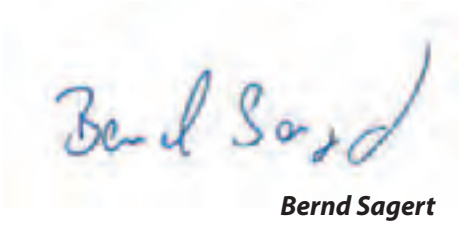
Oldies „knattern“ durch Lückendorf

Hertz · FSP · tuk · ASSISTANCE PARTNER · ROLAND · Gothaer · Schuster · MOTUL

Veränderungen für die Zukunftssicherung

Fast alle, die im Ehrenamt irgendeine Funktion bekleiden, wissen, dass Ideen, Motivationen und Begeisterung notwendig sind, um gute oder vernünftige Ergebnisse zu erzielen. Am Ende des Tages sollen die aktiven Motorsportler genauso zufrieden sein, wie die Organisatoren und selbstverständlich die Zuschauer. Das ist oft nicht einfach, denn der größte Teil des Motorsports wird ehrenamtlich organisiert. Die Veranstalter müssen genau wie Unternehmen oder professionelle Agenturen Risiken auf sich nehmen, sehr verantwortungsvoll kalkulieren, moderne Darbietungen berücksichtigen oder Anforderungen gegenüber Genehmigungsbehörden erfüllen. Und: Helfer, Strecken- oder Flaggenposten sowie unzähliges Personal müssen gefunden und dann in die entsprechen Aufgabenbereiche eingewiesen werden. Immer in der Hoffnung, dass nichts passiert, dass „alles bezahlt" werden kann und hinterher keine Klagen kommen. Ist Ehrenamt einfach, können wir uns zurück lehnen, weil wir auf der „sicheren Seite" sind, stimmt die Kasse?

Auf keinen Fall, denn die Unwägbarkeiten sind doch recht groß. Es gibt ein riesiges Angebot an kulturellen oder sportlichen Events, oft fehlen dadurch genügend (zahlende) Zuschauer bei unseren Motorsportveranstaltungen. Den Ausgleich mittels Sponsoren schaffen, ist eine gute Idee und sicherlich sehr oft geübte Praxis, aber dieses wird immer schwerer und die Sponsorbeträge geringer. Mehr Fahrer bringen oft mehr Nenngeld, auch das hilft in der gesamtbetriebswirtschaftlichen Überlegung, genau wie Maßnahmen der Kostensenkung. Doch auch die Anzahl der Fahrer in den jeweiligen Klassen lässt manchmal zu wünschen übrig, auch Fahrer sparen, leisten sich nicht jeden Wettkampf. Sind wir mit unserem Latein am Ende? Natürlich nicht, neue Überlegungen müssen her. Auch andere Motorsportverbänden verzeichnen ähnliche Tendenzen, suchen nach Konzepten. Es ist also nur folgerichtig, wenn aus der Mitbewerberschaft ein Miteinander entsteht, welches Synergien für alle Beteiligten hervorbringt. Das beginnt bei gleichen Reglements, der Terminkoordination bis hin zur Klassenzusammenlegung oder Vergabe gemeinsamer Prädikate. Da kann der eine Verband oder Veranstalter vom anderen lernen, was sinnvoll und was vielleicht unnötig ist. Die Fahrer werden es danken, wenn sie statt komplizierter, unterschiedlicher Regelungen gleiche Rahmenbedingungen vorfinden und sich im Wettkampf dann ungestört mit den Konkurrenten „austoben" können. Volle Fahrerfelder lösen wiederum bei den Organisatoren und den Fans Zustimmung aus. Und wenn wir im Ehrenamt dann zu unseren Vereinsmitgliedern sagen können, das war ein tolles Event und nach Abzug der Kosten sind sogar Rücklagen für den Motorsportclub übrig geblieben, werden wir zufriedene Gesichter sehen. Auch im Motorsport muss es gestattet sein zu sagen „Das hat sich wenigstens gelohnt." Neben allen ideellen Werten geht's auch darum.



Bernd Sagert
Sportpräsident des ADMV und Mitglied des Vorstandes MC „Nordstern" Stralsund

Keine Panik

Vor einigen Wochen ereilte viele Mitglieder und Ehrenamtler die Nachricht, dass der DMV-Präsident, Herr Hans-Robert Kreutz, unerwartet seine Funktion am 14. August niedergelegt hat. Nicht etwa „im bösen Streit oder wegen unüberbrückbarer Schwierigkeiten", sondern als persönliche Konsequenz in der Auseinandersetzung zu verschiedenen Vorstellungen der Entwicklung im eigenen Verband. Auch wenn andere das vermutet haben, Herr Kreutz hat nicht einfach „das Handtuch geworfen", sondern ist als Präsident zurückgetreten, hat aber weiterhin die Mitarbeit im DMV-Präsidium und die Repräsentanz des eigenen Verbandes im DMSB zugesagt. Das Gleiche gilt für den ADMV. Die Kooperation der beiden Verbände soll darunter keinesfalls leiden, auch bleiben die „präsidialen Beziehungen" Hans-Robert Kreutz im ADMV und Hartmut Pfeil im DMV bestehen.

Parallel dazu haben die Sportpräsidenten beider Verbände sich bereits getroffen, um notwendige sportliche Gemeinsamkeiten sowie notwendige organisatorische Synergien auf den Weg zu bringen.

H.T.

Motorsporttermine bis November 2011 *(Auswahl)*

24.09.	**Int. Freestyle Motocross,** *MC Lübtheen*
24.09.	**2. Off Road Ausfahrt,** *MC Touring Strasburg*
24.–25.09.	**5. Bergpreis Mühlwand,** *ADMV Classic Cup, Oldtimerclub Reichenbach*
29.09.–01.10.	**12. ADMV-Lausitz-Rallye,** *RRWC Lausitz*
01.–02.10.	**Rundstreckenrennen und ADMV-Tourenwagen-Cup auf dem EuroSpeedway Lausitz**
02.10.	**Flöha-Pokal im Motocross und Classic-Motocross,** *MC Flöha*
03.10.	**ADMV Racing Classic Lausitzring, ADMV Classic Cup,** *MC Auto-Mobil Berlin*
03.10.	**Int. Speedwayrennen 39. „Silberner Stahlschuh",** *MC Meißen*
03.10.	**Motocross-DM-Finale, SW und Quad,** *MSC Teutschenthal*
08.10.	**34. Oldtimer-Teilemarkt,** *Oldtimerclub Reichenbach*
08.10.	**Orientierungsfahrt für jedermann,** *MC Klosterfelde*
08.–09.10.	**Motocross-LM,** *MC Jessen*
09.10.	**LVMX,** *MSC Schkölen*
09.10.	**Mecklenburg-Cup, Hobbycross,** *MC Wolgast*
09.10.	**Oldtimerteilemarkt,** *MC Meißen*
15.10.	**Mecklenburg-Cup, Hobbycross,** *MC Touring Strasburg*
15.–16.10.	**Motocross-LM,** *MC Culitzsch*
15.–16.10.	**Ostdeutsche Trialmeisterschaft,** *MC Flöha*
16.10.	**Lübbenauer 3h-Enduro, ADMV-LPF,** *MSC „Jugend" Lübbenau*
22.10.	**Training und Clubmeisterschaft,** *MC Mecklenburgring Parchim*
22.–23.10.	**Motocross-LM,** *MSC Thurm*
29.10.	**Motocross-Clubmeisterschaft (mit Gästen),** *MC Touring Strasburg*
29.10.	**Enduro-Heidepokal, ADMV-LPF und Enduro-LM,** *MC Vellahn*
05.–06.11.	**Novemberpokal, ADMV-LPF und Enduro-LM,** *MC Woltersdorf*
11.–12.11.	**11. Strasburger Off Road Tour,** *MC Touring Strasburg*
20.11.	**Eisspeedway,** *MC Meißen*

Siehe auch unter ***www.admv.de*** *Änderungen möglich*

Impressum:

Herausgeber und Verleger:
Allgemeiner Deutscher Motorsport Verband e.V.

Köpenicker Straße 325, 12555 Berlin
Telefon: 030/65 76 29 30 · Telefax: 030/65 76 29 31
e-mail: info@admv.de

Verantwortlich: Harald Täger
Redakteurin: Birgit Hradetzky

Layout, Satz, Repro: crossmedia GmbH
Druck: Möller Druck und Verlag GmbH

Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion.

Keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos.

„ADMV-mobil" ist die offizielle Mitgliederzeitschrift des ADMV e.V.
Sie erscheint vier- bis sechsmal im Jahr und wird allen Mitgliedern im Rahmen ihrer Mitgliedschaft ohne besondere Bezugsgebühr geliefert.

Abonnementsbezug auch für Nichtmitglieder möglich.

Verkaufspreis für Nichtmitglieder: € 1,50

ISSN 0942-14 24

Die Titelfotos zeigen: Lückendorfer Bergrennen mit Claudia Donner aus Chemnitz auf einem NSU-Gespann (Birgit Hradetzky), ADMV-Rallye Zwickauer Land mit Daniel Voigt/Andreas Beck vom MC Zwickau (Daniel Kunze), Six Days in Finnland mit Christoph Lessing vom MC Woltersdorf (Harald Täger), 58. Bruchstedter Motocross mit David Schlehahn/Patrick Schmidt vom MSC Bruchstedt (Uwe Nunweiler), Bahnsport-Rookies-Cup in Ludwigslust mit der Schülerklasse A (Karlheinz Hänßgen).

Mitarbeiter dieser Ausgabe: E.-M. Becker, M. Czechan, L. Demuth, W. Finke, D. Friedel, S. Giese, Th. Gorlt A. Gorny, U. Gottschald, R. Grohmann, Th. Horn, F. Kanwischer, E. Kliem, M. Köster, G. Mörke, F. Niebuhr, U. Nunweiler, M. Nündel, M. Petzold, P. Rudelt, L. Schulze, C. Sommer, O. Thätner, J. Ullmann, Th. Willmann, K. Wieczoreck, M. Züchtig, August Horch Museum, MC Görlitz

Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe: 10. Dezember 2011

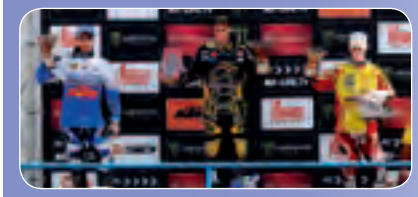
Leistungsangebot 2012 4

50 Jahre Kartsport in Ostdeutschland 10–11

Autocross-DM in Biesenthal 12–13

Six Days in Finnland 16–17

Motocross-EM in Schwedt 18–19



Motocross-WM in Teutschenthal 20–21

ADMV-Ostseepokal in Wolgast 26–27

Motocross-DM in Thurm 28–29

12. Lückendorfer Bergrennen 42–43

20. Zschorlauer Dreieckrennen 44–45

Speedway-Bundesliga in Stralsund 49–51

40. ADMV-Osterburg-Rallye 54

5. ADMV-Wedemark-Rallye 56–57

24-h-Unfallservice 00800-82 77 37 70

Leistungsangebot 2012

Service und Staffelungen nach individuellem Bedarf
Pannendienst in allen Mitgliedschaften vorgesehen
Mehr und bessere Leistungen im kommenden Jahr

Adventure drive – Mitgliedsbeitrag 98,– €

Pannenhilfe + Auslandskrankenversicherung
national und weltweit für den Inhaber + Familie ,
Jahresunfallversicherung im Motorsport

+ alle ADMV-Clubleistungen

• Hilfe bei personen- und fahrzeugbezogenen Notsituationen •
• 24-Stunden-Pannendienst • Auslandskrankenversicherung • Unfallversicherung im Motorsport

Premium 2 – Mitgliedsbeitrag 84,– €

Pannenhilfe + Auslandskrankenversicherung
national und weltweit für den Inhaber + Familie

+ alle ADMV-Clubleistungen

• Hilfe bei personen- und fahrzeugbezogenen Notsituationen •
• 24-Stunden-Pannendienst • Auslandskrankenversicherung

Adventure – Mitgliedsbeitrag 60,– €

Jahresunfallversicherung im Motorsport
inklusive Sportausweis

+ alle ADMV-Clubleistungen

• Unfallversicherung im Motorsport mit:
Invaliditätsleistungen, kosmetische OP, Krankenhaustagegeld, Bergungskosten und Todesfallleistungen

Standard – Mitgliedsbeitrag 20,–/26,–/44,– €

alle ADMV-Clubleistungen

mit: Strafrechts-, Schadenersatz- und Sozialgerichtsrechtsschutz
und Rechtsschutz für Ordnungswidrigkeiten, Verkehrsrechtsberatung, HU und
UMA zum Clubpreis, Wildschadenbeihilfe und neuen Angeboten

Rufnummern unserer Dienstleistungspartner

Kostenfreier Notruf bei Unfall oder Panne rund um die Uhr:

00800-82 77 37 70

„Hilfe kommt“ – Vertragsnummer angeben: 2.12.121.05 83

Wichtig: *Gilt für alle Mitglieder! Die erhaltenen Leistungen sind für Mitglieder „Premium 2“ und „Adventure drive“ kostenfrei.*

Versicherungsfragen allgemein

0351-80 47 77-0/1

schuster@cdnet.de

Rechtsauskunft allgemein

030-44 05 39 25

ra.pfeil-hartmut@t-online.de

030-42 85 22 22

wkorbe@aol.com

Schadengutachten/Telegutachten/Wertgutachten/HU- UMA

03327-59 98 35

FSP · vertrieb@fsp.de

Mietwagenservice

01805-33 35 35

Hertz · ADMV-Kundennummer angeben: CDP-517038

Individual-, Kur- oder Gruppenreisen

030-423 33 33

tuk International · tuk-berlin@derpart.de

ADMV- Geschäftsstelle

030-65 76 29 30

info@admv.de

Angebot
für Veranstalter und Ortsclubs 2012

Immer wieder gibt es Anfragen der Clubs, wie Sach- und technische Gegenstände versichert werden können. Das ist nicht so einfach, aber möglich. Jene Clubs möchten wir bitten, das nachfolgende Formblatt auszufüllen und bis zum 31.12.2011 an den ADMV zu senden. An Hand des Bedarfes soll dann ein günstiger Gruppenvertrag für die beteiligten Ortsclubs abgeschlossen werden.

Motorsportclub: _____

Angaben des Vereins für die
Beteiligung am Gruppenvertrag des ADMV zur

„Sachversicherung“

☐ **Folgender Wert soll bei einer Veranstaltung unseres Clubs versichert werden:**

- ☐ **bis 10.000,– €**
- ☐ **bis 50.000,– €**
- ☐ **bis 100.000,– €**
- ☐ **über 100.000,– €**

☐ **Die Sachversicherung unseres Clubs soll das ganze Jahr gelten:**

- ☐ **bis 10.000,– €**
- ☐ **bis 50.000,– €**
- ☐ **bis 100.000,– €**
- ☐ **über 100.000,– €**

Zutreffendes bitte ankreuzen

☐ Bei unserer Veranstaltung kommen hauptsächlich folgende **geliehene Sachen/ technische Geräte** zum Einsatz:

- ☐ Kopierer
- ☐ Computer und Drucker/Bildschirm
- ☐ Zeitmesstechnik
- ☐ Beschallung
- ☐ Notstromaggregate
- ☐ Streckentechnik (Planierraupe, Walze, Bagger, Wasserwagen u.ä. Arbeitsmaschinen)
- ☐ Einsatzfahrzeuge auf Strecken/Streckensicherheit
- ☐ sowie

_____

_____

☐ Bei unserer Veranstaltung handelt es sich um **eigene Technik (im Besitz des Vereins)**, die versichert werden soll. Dabei handelt es sich um:

- ☐ Kopierer
- ☐ Computer und Drucker/Bildschirm
- ☐ Zeitmesstechnik
- ☐ Beschallung
- ☐ Notstromaggregate
- ☐ Streckentechnik (Planierraupe, Walze, Bagger, Wasserwagen u.ä. Arbeitsmaschinen)
- ☐ Einsatzfahrzeuge auf Strecken/Streckensicherheit
- ☐ sowie

_____

_____

Zutreffendes bitte ankreuzen

Datum: _____ Unterschrift: _____

ADMV-Antrag

Aufnahmegebühr 5 Euro (einmalig) | | | | | | | *Mitgliedsnummer*

(Bitte Antrag lesbar in Druckbuchstaben ausfüllen)

(Mitgliedsnummer bei Änderungs- oder Ergänzungsantrag einsetzen)

Name, Vorname

Geburtsdatum

Straße, Nr.

Telefon (bitte mit Vorwahl) Mobil

PLZ, Wohnort

e-Mail

ADMV e.V.
Köpenicker Str. 325
12555 Berlin

Ich wurde geworben von:

❑ Person ❑ Ortsclub

Mitgliedsnummer bzw. Anschrift oder Name des Werbers

☐ ADMV-Mitgliedsantrag ☐ Änderungsantrag ☐ Ergänzungsantrag

Zahlungsart für den Jahresbeitrag

❑ **Bankeinzug verbindlich für Adventure- und Premiummitgliedschaft sowie ADMV-Direktmitglieder**

oder

❑ ***bei Ortsclubmitgliedschaft***
Hiermit ermächtige ich den ADMV/Ortsclub bis auf Widerruf, bei Fälligkeit den Mitgliedsbeitrag durch Lastschrift einzuziehen.

Meine Bankverbindung:

Kontonummer Bankleitzahl

Name der Bank bzw. des Geldinstituts

Unterschrift für die Einzugsermächtigung Datum

❑ Überweisung ❑ Barzahlung

Nur für Standardmitgliedschaften im Ortsclub möglich
Zutreffendes bitte ankreuzen

Wichtig: Wenn der Antragsteller nicht Inhaber des vorgenannten Kontos ist, bitte hier den Namen des Kontoinhabers einsetzen.

Name Vorname

Satzungsauszug Artikel 4: Ein Neumitglied kann erst nach zweijähriger Mitgliedschaft zum 31.12. kündigen. Für Kinder/Schüler gilt die einjährige Kündigungsfrist

Datum | Unterschrift des Antragstellers | Unterschrift des Erziehungsberechtigten bei Minderjährigen

Zur Beachtung: Beiträge für Direkt-, Premium- und Adventuremitglieder sind im ADMV zu entrichten. Beiträge der Standardmitgliedschaft müssen im Ortsclub bezahlt werden.

Beim Änderungs- oder Ergänzungsantrag bitte die bisherige Mitgliedsnummer eintragen und die gewünschte neue Mitgliedschaftsform ankreuzen oder Anschriftenänderung eintragen.

BUCHTIPP

Das Jahr 1961 war ein schwarzes Jahr für Biker: Das Aus der Produktion des noch einzigen Viertakt-Motorrades AWO in der DDR. Aber die Legende stirbt zuletzt. Für die Veteranenszene ist die Suhler Viertakt-AWO mit 250 Kubik nicht wegzudenken. Der spätere Name Simson ist eher ein Synonym der Schnapsglas-Klasse. AWO-Bücher gibt es bereits etliche. Im 50. Jahr der Produktionseinstellung hat Autor Jürgen Kießlich beim HB-Werbung und Verlag Chemnitz eins mit dem Titel „AWO Die Legende“ nachgelegt. Es wurde so gründlich recherchiert wie in keinem anderen Buch und es soll auch keine Betriebsanleitung und keinen Ersatzteil- oder Typenkatalog ersetzten. Der Inhalt mit 14 Kapiteln ist in drei Hauptabschnitte gegliedert: Die Geschichte des Werkes mit ihren Serien- und Prototypen, der Motorsport sowie ein umfangreicher statistischer Teil über Sport und Technik. Hervorzuheben sind die zahlreichen Sportfotos und Information über die geheimnisvolle AWO 700 als Nachfolger der legendären BMW R 75 W. Selbst Gespanne, Kultobjekte sowie Um- und Eigenbauten kommen nicht zu kurz. Autor Jürgen Kießlich; Titel **„AWO Die Legende“**; 176 Seiten; ca. 600 teils bisher unveröffentlichte Abbildungen; gebunden 21 x 30 cm; ISBN 978-3-00-034100-7; 34 Euro; www.top-speed.info

❑ **ADMV-Adventure drive** **98,– €**

Diese Mitgliedschaft enthält:
- alle Leistungen der Standardmitgliedschaft sowie
- **weltweite Schutzbriefleistungen sowie Auslandsreise-Krankenversicherung für Antragsteller und Familie**
- **Unfallversicherung im Motorsport (Leistungen siehe Adventuremitgliedschaft)**
- **Krankenrücktransport bei Motorsportunfall für den Antragsteller**

❑ **ADMV-Premium 2** **84,– €**

Diese Mitgliedschaft enthält:
- alle Leistungen der Standardmitgliedschaft
- **weltweite Schutzbriefleistungen sowie Auslandsreise-Krankenversicherung für Antragsteller und Familie**
- **Krankenrücktransport bei Motorsportunfall für den Antragsteller**

❑ **ADMV-Adventuremitgliedschaft** **60,– €**

Diese Mitgliedschaft enthält:
- alle Leistungen der Standardmitgliedschaft
- **Unfallversicherung im Motorsport mit diesen Leistungen**

Invalidität	– 32.000,– €	Bergungskosten	– 10.000,– €
Todesfall	– 16.000,– €	Kosmetische Operation	– 10.000,– €
Krankenhaustagegeld/Genesungsgeld			– 10,– €/Tag

❑ **ADMV-Standardmitgliedschaft ab 20,– €**

Status

❑ Vollmitglied (110)	44,– Euro
❑ Ermäßigt (120)	26,– Euro
❑ Schüler (130)	20,– Euro
❑ Familienmitgliedschaft (140)	80,– Euro

(Bitte füllen Sie bei der Familienmitgliedschaft die Zusatzinformationen zu Familienangehörigen oder Lebensgefährte aus)

Erbitte Antrag für

❑ **Berufsunfähigkeitsversicherung**
❑ **Unfallversicherung mit höherer Deckung**
❑ **Krankenzusatzversicherung**
❑ **Private Rentenversicherung**

Zutreffendes bitte ankreuzen

Informationen zu Angehörigen bzw. Lebensgefährten

Ausfüllen bei Familienmitgliedschaft, Adventure drive oder Premium 2.

Name	*Vorname*	*Geb.-Datum*

Ehegatte, Lebensgefährte

Kind

Kind

Kind

Bei gleichzeitiger Ortsclubmitgliedschaft

Name des Clubs

Datum

Unterschrift Vorstandsmitglied

Stempel

geburtstage

Herzlichen Glückwunsch!

Jochen Dinse, der einstige Speedwayrennfahrer aus Meißen, wurde vor wenigen Tagen 70 Jahre alt. Sechsmal wurde er DDR-Einzelmeister, einmal gewann er mit Peter Liebing die DDR-Paarmeisterschaft.

Der ehemalige Präsident des ADMV-Landesverbandes Berlin, **Rainer Rode,** beging seinen 65. Geburtstag. Der Rallyefreund engagiert sich heute im MC Auto-Mobil Berlin.

Beiden Jubilaren wünschen wir alles Gute und noch viele Jahre im Verein und im Motorsport.

Präsidium des ADMV

Genesungswünsche

Der Vorsitzende des Peenemünder Motorsport- und Verkehrsschulungsvereins, Jürgen Quandt, war vor einem Jahr erkrankt; seit dem Sommer konnte er wieder seinem Verein ein „paar Besuche" abstatten.

Die Geschicke lenkt momentan der Vorstand unter Leitung der Ehefrau Sabine, die sich sehr stark engagiert. Jürgen ist weiterhin krank. Wir wünschen ihm gute Besserung und eisernen Widerstand.

Großer Dank gilt der Familie und dem gesamten Team des Vereins.

Präsidium des ADMV

touristik und kontakt international

tuk

Wohin im Winter?

Den Jahreswechsel schon geplant?

Sie wollen in das neue Jahr feiern? Sie gönnen sich und Ihrer Familie einen Urlaub im Winter oder eine Kur?

Dann sind ADMV-Mitglieder bei tuk International gut aufgehoben!

Wir suchen für Sie das richtige Angebot heraus oder Sie teilen uns Ihre Wünsche mit.

Nutzen Sie die Vorteilspreise, die wir ADMV-Mitgliedern, ihren Familienangehörigen und Motorsportclubs gewähren.

Ihr tuk International

Reiseanforderung

Tragen Sie Ihren Wunsch in das Bestellformular ein und senden es an:

tuk-International GmbH

Danziger Straße 168 · 10407 Berlin · Telefon 030-4 23 33 33 · Fax 030-4 23 33 22

www.tuk.de · e-mail: tuk-berlin@derpart.de

Name: _____ Vorname: _____ Mitgliedsnr.: _____

Straße: _____ PLZ: _____ Ort: _____

Reisewunsch für die Winter-, Weihnachts-/Silvester- oder Kurreise

Land oder Zielgebiet: _____

bzw. Ort / Stadt / Gegend um: _____

Wunschtermin / Reisezeit von – bis: _____ Ersatztermin: _____

Anzahl der Personen insgesamt: _____ davon Kinder: _____

Preisobergrenze je einzelne Person: _____ bzw. für die Familie: _____

Für Rückfragen bitte folgende Telefonnummer/E-Mail: _____

Datum _____ Unterschrift _____

Sie bekommen auf den gesamten Reisepreis als ADMV-Mitglied 3 % Nachlass; das gilt auch für Clubbestellungen.

Foto: Hradetzky

„50 Jahre Kartsport in Ostdeutschland“

Jubiläumsfest in Lohsa

Ungewöhnlich: Doppelsitzer

Modern: Max Günther aus Hohenstein-Ernstthal in der Klasse Iame X 30 Junior

Die Vorbereitungen für „50 Jahre Kartsport in Ostdeutschland“ dauerten weit über ein Jahr. Von der Idee bis zur Veranstaltung auf der Kartbahn in Lohsa gab es für den MC Lohsa und die Motor Factory aus Dresden viel zu tun. Stellvertretend für alle, die mitgeholfen haben, seien Ingo Gahno vom MC Lohsa und Mathias Lesch von der Motor Factory genannt.

Wie es sich für eine Jubiläumsveranstaltung gehört, herrschte „Kaiserwetter“. Bereits am Freitag, den 3. Juni konnte trainiert werden. Am Wochenende fand dann das umfangreiche Programm mit erneutem Training, Rennen, Gleichmäßigkeitsfahrten und Demonstrationsläufen statt. Beteiligt waren Fahrer der Kart Classic Trophy, der Ostdeutschen ADAC Kartmeisterschaft, des ADMV Freizeit Kart Cups und der Kart-Sachsenmeisterschaft. Etwa 140 Kartsportler aller Altersklassen traten auf der 850 Meter langen Rennstrecke an.

Amüsant: Kartbadewannen

ADMV-Präsident Hartmut Pfeil und ADMV-Vizepräsident Frank Steinmetz dankten der Gemeinde Lohsa, hier konkret Bürgermeister Udo Witschas, für die Mitarbeit beim Erhalt der Kartrennstrecke.

Besonders die Demonstrationsläufe ließen alte Zeiten aufleben. So zeigten Mitglieder der DDR-Nationalmannschaft auf ihren K-Wagen, dass sie noch nichts verlernt haben. Bei den Demonstrationsläufen waren auch Superkarts (250 ccm)

An Dich werden wir immer denken.

Peter Gaudian

Du warst ein Vorbild an Einsatzbereitschaft, Fairness und Freundschaft.

35 Jahre lang hat uns der Motorsport verbunden, ob als Aktiver, Trainer oder Geschäftsführer.

In uns wirst Du weiterleben.

Danke für alles.
Wir fahren für Dich weiter.

MC Smalcalda Schmalkalden e.V.
Alle Mitglieder und Eltern
August 2011

Rahmenprogramm: Auch Akteure des ADMV Classic Cups waren dabei.

Fotos: Carsten Vogel

Historisch: Sven Senter mit einem Hochrad aus der Kart Classic Trophy.

Infostand der ADMV-Rallye-Meisterschaft: Mit ihren Fahrzeugen dabei waren der Dresdner Dirk Richter und die Nieskyer BWM-Besatzung Enrico Wenger/Kathrin Weinig. Jan Schulze und Carsten Vogel waren mit dem ADMV-Rallye-Infomobil des Rallye Racing Clubs Freiberg angereist.

und Fahrzeuge aus der Oldtimerszene, so vom ADMV Classic Cup, zu sehen.

Zu den Ausstellern gehörte auch der MC Köthen, der Technik aus den 60er Jahren präsentierte. Rede und Antwort standen Horst Winzler und Horst Rudolf, zwei Aktive jener Zeit. Der Kart-Club-Sachsen war ebenfalls mit historischer Technik vertreten, als Standpersonal waren Uwe Springer, Jan Döpmann sowie Ilona und Siegfried Wulf dabei. Selbst Rallyefahrzeuge konnten an diesem Tag unter die Lupe genommen werden. Es war eine gut vorbereitete Veranstaltung, die allen Beteiligten viel Spaß gemacht hat.

Fredy-I. Kanwischer, Vorsitzender der ADMV-Kart-Kommission; B.H.

europameisterschaften easykartserie

Mike Beckhusen: Vizeeuropameister 2011 in der Easykartserie!

Der elfjährige Berliner Mike Beckhusen startete am zweiten Juli-Wochenende bei der Europameisterschaft der Easykartserie im polnischen Stary Kisielin kräftig durch. Nach Höhen und Tiefen zum Saisonbeginn mit stetiger Lernkurve nach oben, feierte er den größten Erfolg seiner noch jungen Karriere. Durch einen furiosen Doppelsieg wurde er Vizeeuropameister in der weltweit ausgetragenen Kartserie!

Mike Beckhusen, 11 Jahre, Schüler der 6. Klasse an einer Europaschule, ADMV-Adventuremitglied.

Nach dem Pech im italienischen Jesolo zwei Monate zuvor reiste Mike als Elfter der Europameisterschaft nach Polen. Er gewann beide Qualifyingheats und startete im ersten A-Finale von der Pole-position. Bei 36 Grad Celsius musste er sich über 20 Runden der Konkurrenz aus 11 Nationen, darunter der amtierende italienische Weltmeister David Lombardo und der Führende der italienischen Meisterschaft Rocco Atlante, erwehren. Doch der Berliner bewies enorme Nervenstärke, behielt im überaus fairen Zweikampf 19 Runden die Führung. In der letzten Runde war die Dramatik nicht zu überbieten. Mike verlor durch eine kleine Unachtsamkeit in den Windschattenspielen die Führung und der sicher geglaubte Sieg schien verloren zu sein. Doch in der letzten Schikane auf die Zielgerade setzte er sich aus dem Windschatten neben seinen Konkurrenten und holte den Sieg im Fotofinish mit 0,023 Sekunden Vorsprung! Riesenjubel bei Mike und seinem gesamten italienischen Team Emiliakart.

Das Team Emiliakart mit Mike (vorn mit Urkunde) und seinem Vater Bernd (r.).

Ähnlich das zweite A-Finale. Wieder den Druck seiner Verfolger im Nacken spürend, verlor der Sohn des ehemaligen Motorbootrennsportlers Bernd Beckhusen in der letzten Runde die Führung, machte aber den Doppelsieg mit unglaublicher Coolness auf der Zielgeraden mit einem Vorsprung von nur 0,024 Sekunden perfekt! **Monika Petzold**

Fotos: Carsten Vogel (2), privat (2)

Deutsche Autocross-Meisterschaft in Biesenthal

Nach dem Stress kam das Ja-Wort

Am 15. Mai hatte der MC Klosterfelde zum 3. Lauf der Deutschen Autocross-Meisterschaft in die Biesenthaler Wukuhlen geladen. Im Vorfeld wurden unzählige Arbeitsstunden geleistet, um die Strecke in einem passablen Zustand zu präsentieren. Das ist für die 22 Mitglieder des kleinen Ortsclubs, von denen nicht alle aktiv sind, natürlich nicht einfach. Außerdem wurden „nebenbei" noch Hochzeitsvorbereitungen getroffen, wollten sich doch nur einen Monat später der 2. Vorsitzende und die Geschäftsführerin des MC Klosterfelde das Ja-Wort geben. Trotzdem gelang es, die Strecke gut vorzubereiten und mit der Unterstützung vieler regionaler Unternehmen genügend Technik bereitzustellen.

Am Vorabend fand zunächst ein Langstreckenlauf statt. Hier möchte der Club vor allem regionale Fahrer ansprechen, die für „kleines Geld" ein Fahrzeug herrichten und mit einem geringen Nenngeld starten dürfen. Es soll also ganz „Breitensport" bleiben. Zehn Fahrzeuge zeigten ein spannendes Rennen über 30 Minuten plus zwei Runden. Den Sieg errang der Lokalmatador René Schlöffel mit seinem Co-Piloten Maik Eckardt.

Am Sonntag folgte ein straff organisiertes Programm. Freies Training, zwei Zeittrainings und drei Läufe mussten alle Klassen absolvieren, bevor feststand, wer auf welcher Startposition im Finale steht.

In der Deutschen Meisterschaft gibt es neun Klassen. Die Klassen 1 und 2 sind Serientourenwagen bis 1400 ccm bzw. über 1400 ccm. In der Klasse 3 fahren Supertourenwagen ohne Hubraumeinteilung, deren Leistung über das Gewicht reguliert wird. Die Klassen 4, 5 und 6 sind den Cross-Buggys vorbehalten. In den Klassen 7, 8 und 9 fahren die Junioren mit Crosskarts oder Juniorkarts.

In der Klasse 1 gab es nur einen Teilnehmer. Diese Klasse, als Einsteigerklasse gedacht, ist seit einigen Jahren kaum

Hochzeitspaar Annika Giese und René Schlöffel.

oder gar nicht besetzt. Deshalb musste sich Thomas Schulz aus Schirgiswalde in die Klasse 2 einfügen und hatte mit seiner geringeren Motorleistung kaum Chancen. Im Finale wurde er Fünfter.

Um die Klasse 3 gab es im Vorfeld ganz schön viel Wind. Punkte für die Meisterschaft gibt es erst, wenn mindestens fünf Fahrzeuge starten. Nennungen lagen jedoch nur vier vor. Und gerade in dieser Klasse fahren der stellvertretende Vorsitzende des MC Klosterfelde René Schlöffel und Danny Giese. Niemand wollte, dass ausgerechnet die eigenen Fahrer mit einem schwach besetzten Feld ihre Runden drehen. Es gab Telefonate über Telefonate, um noch Fahrer zu motivieren. Am Ende waren es sechs. Leider dann dies: René Schlöffel beendete auf seinem Suzuki Swift das erste Zeittraining als Dritter, aber im zweiten Zeittraining kam das Aus infolge des defekten Allrad-Antriebs. Danny Giese hatte seinen Opel Corsa gerade erst aufgebaut, musste mit so genannten Kinderkrankheiten kämpfen und sich erst an das Fahrzeug gewöhnen. Seine Rennerfahrungen rühren vor allem aus dem Jahr 2003 her. Damals war er als Junior auf Deutschlands Rennstrecken unterwegs. Die Heimveranstaltung musste er als „dabei gewesen" abhaken.

Drei Fahrer hatten einen sehr langen Anfahrtsweg, kamen sie doch aus Luxemburg. In der Klasse 5, Buggys bis 1600 ccm, landeten in der Tageswertung Marco Olivi und Manuel Mazzocco hinter Folker André Lange aus Löptin auf dem Podest. Im Finale fuhren die Klassen 5 und 6 gemeinsam. Die Buggys über 1600 ccm mussten sich jedoch den „schwächeren", aber wesentlich leichteren und wendigeren Fahrzeugen der Klasse 5 geschlagen geben. Erneut triumphierte Folker André Lange vor Marco Olivi. Dritter wurde der dritte Luxemburger Kevin Peters. Somit hatte sich die lange Anfahrt für alle Schweizer gelohnt.

Die Juniorbuggys der Klassen 8 und 9 haben einen Hubraum von bis zu 500 ccm und unterscheiden sich durch die PS-Zahl. Mit maximal 34 PS dürfen die Jüngeren (Jahrgang 1997-2001) unterwegs sein, ab 14 Jahren dürfen es bis 62 PS sein. In der Klasse 7 sind 2 CV Crosskarts zugelassen. Diese wurden in den letzten Jahren immer weniger und waren in Biesenthal nicht am Start. 2 CV Crosskarts sind mit weniger Leistung als die Klasse-8-Buggys das richtige Einsteigerfahrzeug für Zehnjährige. Hut ab: In der Klasse 8 fuhr mit der höchstmöglichen Punktzahl eine Rennlady, die 14-jährige Jasmin Meile, ins sächsische Lauba zurück.

Im Buggy bis 1600 ccm unterwegs: Kevin Peters

Serientourenwagen der Klassen 1 und 2

Fotos: Sebastian Gliewe, privat

Mit einem Junior-Buggy auf der Piste: Johannes Söhl (93)

Konkurrenz in der Familie bei den Buggys bis 650 ccm: Steven Laubach vor seinem Bruder Niklas

Mit der Gaststätte „Lindenschänke“ aus Waldesruh fand der Veranstalter einen verlässlichen Partner, der die Versorgung der Fahrer, Helfer und Gäste schmackhaft und zu fairen Preisen gewährleistet. Die zweistündige Pflichtmittagspause überbrückten Autotrialer des MC Woltersdorf mit imposanten Vorführungen. Dies und die sehr gute Organisation wurden von vielen Teilnehmern gelobt, aber das täuscht nicht über den schlechten Zustand der Rennstrecke hinweg. Trotz verfestigender Maßnahmen im Vorfeld und dem häufigen Einsatz von Technik fuhren sich die Löcher immer wieder rasend schnell aus und waren damit oftmals der Grund für Ausfälle und aufwändige Reparaturen. Zwar ist Autocross ein Off-Road-Sport, aber mit der Zeit ist die Technik in den Fahrzeugen immer komplizierter und damit anfälliger geworden. Viele Rennstrecken stellten sich darauf ein, indem sie in Bodenaustausch oder andere Maßnahmen investierten. Das war für die Klosterfelder nicht möglich, da ihre Rennstrecke im Landschaftsschutzgebiet liegt und durch die sehr hohe Pachtgebühr ohnehin nicht viel Geld für den Club übrig bleibt. Hinzu kommt, dass die Rennstrecke eventuell bald zur Schutzzone des Trinkwasserschutzgebietes erklärt wird. Aber: Die Hoffnung stirbt zuletzt! Die Veranstaltung 2012 wurde termingerecht angemeldet und findet, falls alle Genehmigungen erteilt werden, voraussichtlich am 13. Mai 2012 statt.

Der Club hofft auf rasche Informationen von den Ämtern, damit die Strecke vorbereitet und entsprechend neuer Ideen umgestaltet werden kann. Die Bewertung durch die DMSB-Sportkommissare fiel sehr gut aus und so konnten sich Annika Giese und René Schlöffel nach der Veranstaltung wieder voll ihren Hochzeitsvorbereitungen widmen. Im Kreise vieler Gäste begingen sie diesen wundervollen Tag am 11. Juni in Bernau und am 25. Juni in Renés einstiger Heimat in Thüringen.

Sylvia Giese, 1. Vorsitzende des MC Klosterfelde e.V. im ADMV

ergebnisse

Finale

Klasse (1) +2 Serientourenwagen über 1400 ccm: 1. Dennis Vesper, Merzdorf, Nissan 100 NX GTI; 2. Jürgen Fick, Belzheim, VW Golf 2 GTI; 3. Marco Paulowitsch, Bad Soden Salmünster, Ford Fiesta.

Klasse 3 Supertourenwagen: 1. Wolfgang Schwarz, Bremen, VW Golf III 4x4; 2. Fabian Hantke, Löplin, Audi A4 Quattro; 3. Sven Fuder, Försten, Audi Quattro 89Q.

Klasse 4 Buggy bis 650 ccm: 1. Steven Laubach, Gründau, Peters Kawasaki; 2. Willi Schulze, Doberlug-Kirchhain, Schulze-Kart; 3. Karl-Heinz Baumgärtner, Donauwörth, Baracuda Buggy.

Klasse 5 Buggy bis 1600 ccm + Klasse 6 Buggy über 1600 ccm: 1. Folker André Lange, Löplin, Suzuki Hayabusa; 2. Marco Olivi, Berg/Luxemburg, PAS Buggy; 3. Kevin Peters, Huncherange/Luxemburg, Suzuki Hayabusa.

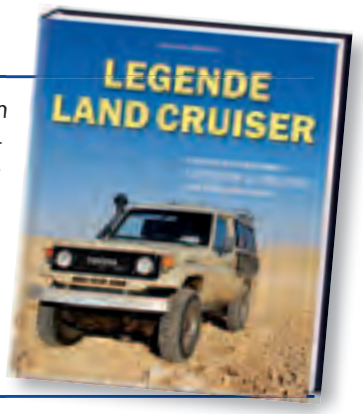
Klasse 8 Junior-Buggy bis 500 ccm, max. 34 PS: 1. Jasmin Meile, Lauba, Yellowtec Schulze Crosskart; 2. Max Schanen, Hütlingen, Crosskart Honda CB 500; 3. Lucas Knop, Seelow, Schulz Buggy EB.

Klasse 9 Junior-Buggy bis 500 ccm, max. 62 PS: 1. Kevin Munkler, Irrhausen, Spitznagel Cross Kart 2 CV; 2. Johannes Söhl, Jork, PPRS-2 Peters Cross Kart; 3. Hauke Weber, Drangstedt, MWR Crossbuggy.

Noch im Geschehen bei den Supertourenwagen dabei: Danny Giese hinter Piotr Durkowiak

BUCHTIPP

TOYOTA-Autos gibt es seit Mitte der 30er Jahre und seit 1950 den LAND CRUISER, der zu den besten Geländewagen weltweit gehört. Mit diesem Fahrzeug erhoffte sich Toyota einst lukrative Aufträge der US- und japanischen Armee während des Koreakrieges. Autor Alexander Wohlfahrth hat die Geschichte des Land Cruiser mit all seinen Modellreihen bis zum heutigen Tag in seinem Buch **„Legende Land Cruiser – Toyotas Kult-Allradler“** dokumentiert. Gewürzt mit vielen Anekdoten und Hintergrundinformationen - ein Lesespaß! Und schließlich wird der Offroad-Trialsportler bei der Fahrzeugwahl nicht an dem Land Cruiser achtlos vorüber gehen! Heel Verlag, 240 Seiten; über 450 farbige Abbildungen; gebunden mit Schutzumschlag; 39,95 Euro; ISBN 978-3-86852-213-6.



Fotos: Sebastian Gliewe

Cooper Tires Offroad Pokal in Rüdersdorf

Erst Ärger, dann viel Beifall

Die Vorbereitungen auf die Autotrialveranstaltung am 3. September im Energiepark Rüdersdorf liefen organisatorisch planmäßig, aber eine riesige Hürde war zu nehmen. Die Eingabe eines Rüdersdorfer

Einwohners hatte eine Sache „ins Rollen" gebracht, die niemand im Verein vermutete: Ein Fremder war sehr rasant durch das Gelände gefahren. Die Beschwerde folgte und dann die Nachfragen, wer genehmigt eigentlich Motorsport im Energiepark, ist das Umweltamt eingebunden? Mit Einverständnis von CEMEX konnte seit Jahren das Gebiet für den Motorsport an bestimmten Tagen genutzt werden. Nunmehr Begehung durch das Ordnungs- und Umweltamt, Begutachtung des Bewuchses, des Bodens, der Fahrspuren… Eine Woche vor dem Termin dann die Genehmigung aus Seelow..

Der MC Woltersdorf bereitete sich auf das Autotrial, die Campingrallye und das Clubfest vor. Der Wettergott meinte es sehr gut, 61 Autotrial-, aber leider nur sieben Campingrallyebesatzungen fanden ideale Bedingungen, viel Sonne und gemütliche Atmosphäre direkt am Kesselsee.

Die Freunde der Campingrallye hatten einen zirka 110 Kilometer langen Kurs im öffentlichen Straßenverkehr mit verschiedenen Wissenstests zu absolvieren. Für die Autotrialer, die um Punkte für den Cooper Tires Offroad Pokal fuhren, waren in den drei Wertungsgruppen mit sehr viel Aufwand insgesamt 12 Geländesektionen hergerichtet, die jeweils vor und zurück zu absolvieren waren.

Im Ziel gab es selbst gebackenen und vom Unternehmen Vetter spendierten Kuchen, Deftiges vom Grill und erstmals selbst gebrautes Woltersdorfer Bier vom Fass. Anlässlich der Siegerehrung bedankte sich der Verein bei CEMEX für die Initiativen „pro Motorsport und Ehrenamt". Dafür gab es von allen Anwesenden viel Beifall.

Harald Täger

▷ ergebnisse

Neueinsteiger, N1: 1. Andre Diekhoff, Jimmy; 2. Klaus Zoschke, Asia Rocsta; 3. Sven Balzereit, Suzuki SJ 413. – **N2:** 1. Stefan Seeling, Pajero; 2. Andre Feierabend, Pajero; 3. Silvio Götze, Cherokee.

Serie, S1: 1. Tilo Hummel, Samurai; 2. Sven Gieler, Samurai; 3. Sven Weigel, Samurai. – **S 3:** 1. Karsten Riedel, Mahindra CJ 340; 2. Dieter Schönbein, Asia Rocsta; 3. Michael Melzer, Feroza. – **S4:** 1. Jürgen Paschen, MBG; 2. Mario Pernack, Pajero; 3. Stefan Manteuffel, Jeep CJ7. – **S5:** 1. Marc Zeiger, Jeep Cherkee (er gewann auch den Satz Geländereifen unter allen Teilnehmern bei der Verlosung).

Verbessert, V1: Frank Masureck, Suzuki SJ 413. – **V2:** Uwe Marschke, Toyota LJ 70; 2. Uwe Brüning, MBG, 3. Torsten Schröder, MBG. – **V4:** 1. Mirco Splinter, Suzuki Jimmy; 2. Detlef Pech, Suzuki Jimmy; 3. Anja Grellmann, Suzuki Jimmy.

Hallo Sportfreunde in den Clubs,

auf der ADMV-Internetseite veröffentlichen wir regelmäßig Vorschauen auf Motorsportveranstaltungen. Leider noch viel zu wenige. Wir nehmen daher gern kurze Texte, auch Stichpunkte von Euch an, um diesen Service weiter auszubauen.
Schickt Eure Informationen mit dem Betreff „Internet" bitte an: info@admv.de

Birgit Hradetzky

Fotos: Harald Täger

8. Enduro-Geländefahrt „Rund um Börnichen

Altmeister Sturm drehte eine Runde

Nach einjähriger Pause war es am 9. Juli wieder soweit – alle aufwändigen Vorbereitungen hatten wir hinter uns gebracht und sahen nun zuversichtlich dem Start unserer lizenzfreien Geländefahrt „Rund um Börnichen“ entgegen.

Erstes Highlight der Veranstaltung war, dass wir als Gast-Vorfahrer unseren „Altmeister des Enduro“ Harald Sturm begrüßen konnten, der es sich nicht nehmen ließ, mit Startnummer 900 die erste Runde mitzufahren und das Feeling von „Rund um Börnichen“ zu testen.

Die Schar der Teilnehmer kam, wie auch schon in den Vorjahren, aus allen Ecken Deutschlands. Pünktlich um 10.00 Uhr und bei schönstem Sommerwetter gingen die 156 Starter ins Rennen. Das Fahrerfeld war, wie in Börnichen gewohnt, breit gefächert. Hatten wir in den Klassen E1 bis E3 wieder

Jörg Haustein aus Drebach, 2. Platz E1

Jochen Stern aus Dietersheim, 23. Platz B3

Top-Fahrer der deutschen Enduro-Szene mit am Start, so konnten sich in den Klassen B1 bis B3 und bei den Senioren auch die an den Endurosport heranwagen, die sonst nicht so oft auf dem Motorrad zu finden sind und für einige wenige war eben dann auch nach Runde 1 die Puste raus und man musste, entkräftet, aber doch voller Stolz, dabei gewesen zu sein, aufgeben.

Mehrere Tage vor dem Rennen konnten wir uns über mangelnden Regen nicht beschweren. So kam es, dass trotz des schönen Wetters die Schlammdurchfahrten gut gefüllt waren und die Auf- und Abfahrten fahrerisches Können abverlangten.

In den Sonderprüfungen trennte sich dann die Spreu vom Weizen. Die A-Lizenz-Fahrer legten gute Zeiten vor. Bei einem Blick auf die Ergebnislisten zeigte sich jedoch, dass auch so mancher Hobbyfahrer sehr gut mithalten konnte und sich sogar einige der Senioren nicht zu verstecken brauchten.

Das Echo der Fahrer nach der Veranstaltung war wieder sehr positiv, was uns als Organisatoren natürlich auch sehr freut. Eine echte Geländefahrt wird eben doch besser angenommen, zumal der Geländeanteil bei „Rund um Börnichen“ sehr hoch ist und es einfach Spaß macht, in unserer schönen Erzgebirgsregion zu fahren.

Premiere hatte „Rund um Börnichen 2011“ auch in Bezug auf die Wertung zur ADMV-Motorrad-Geländesport-Meisterschaft. Mehrere eingeschriebene Fahrer dieser Serie waren mit am Start und kämpften um Punkte.

Peggy Rudelt,
Vorstandsmitglied
MSC Börnichen e.V. im ADMV

ergebnisse

Klasse E1: 1. Daniel Hänel, Börnichen (12:46); 2. Jörg Haustein, Drebach (12:59); 3. Roy Kroll, Zschopau (13:12).
Klasse E2: 1. Dennis Schröter, Crinitz (12:23); 2. Marco Neubert, Affalter (12:27); 3. Mirko Knorr, Leubsdorf (12:42).
Klasse E3: 1. Nick Emmrich, Borstendorf (12:20); 2. Tobias Kirbach, Lastau (13:18); 3. André Schröter, Wünschendorf (13:24).
Klasse B1: 1. Maik Schubert, Hopfgarten (6:42); 2. Michel Lang, Gelenau (6:55); 3. Andre Ristau, Schönebeck (7:00).
Klasse B2: 1. Markus Boerner, Grünhainichen (6:31); 2. Frank Bärmig, Grießbach (6:39); 3. Lars Feirer, Lauterbach (6:43).
Klasse B3: 1. Björn Feldt, Roduchelstorf (6:28); 2. Sebastian Bräuer, Lengefeld (6:37); 3. René Landrock, Ehrenfriedersdorf (6:44).
Senioren über 40 Jahre: 1. Jan Geisler, Rochlitz (7:12); 2. Marko Gebhardt, Wiesenthal (7:13,51); 3. Jens Boßdorf, Berlin (7:13,58).
Senioren über 50 Jahre: 1. Gunter Scheidhauer, Drebach (6:45); 2. Karl-Heinz Richter, Venusberg (7:56); 3. Frank Hunger, Börnichen (8:05).

Schlamm sorgte für Schwerstarbeit

Siegerehrung für die Klasse E1: Jörg Haustein, Daniel Hänel, Roy Kroll (v.l.)

Fotos: Maika Rösch

International Six Days Enduro in Finnland

Heimkehr mit Gold und Silber im Gepäck

Bereits im Winter 2010 regte Jörg Lessing an, ADMV-Fahrer zu den Six Days vom 8. bis 13. August 2011 in Finnland zu schicken – vorausgesetzt, die Fahrer haben die nötige Kondition und ein finanzielles Budgets kann gesichert werden.

Diese Absicht wurde dem DMSB mitgeteilt, der für die Organisation und Nennung der deutschen Teilnehmer gegenüber der FIM verantwortlich zeichnete. Die Nationalmannschaften (Trophy 6 Fahrer und Junior-Trophy 4 Fahrer) aufzustellen, war für den DMSB-Enduroausschuss nicht einfach, da nicht alle Spitzenfahrer aus unterschiedlichen Gründen mit nach Finnland wollten. Vom ADMV sagten der 29-jährige Dennis Schröter aus Crinitz (ehemals Crosser, seit 2010 Enduro DM) für die Trophy und Marcus Drenske (21) vom MC Woltersdorf für die Junior-Trophy zu. Hinzu kam eine ADMV-Clubmannschaft mit den beiden Mitgliedern des MC Woltersdorf Sebastian Günther (27) und Christoph Lessing (31) sowie Axel Hechel (39) vom EMX Team Rostock. Während Lessing (2003/06/07) und Hechel (2006/07) bereits ISDE-Erfahrungen sammelten, waren ihre Verbandskollegen das erste Mal bei diesem Großereignis am Start. Das ehrgeizige Ziel der ADMV-Clubmannschaft: Ein Platz unter die ersten Zehn erreichen und beste deutsche Clubmannschaft werden!

Die ADMV-Clubmannschaft machte sich am 2. August auf den Weg ins finnische Kotka-Hamina. Etwa 1750 Kilometer durch fünf Länder in 31 Stunden wurden problemlos bewältigt. Zum Tross gehörten Teamchef Jörg Lessing, Trainer Ralf Grabowski, Betreuer Torsten Rust sowie Rucksackfahrer und Rennberichterstatter Thomas Hoffmann. Weitere Enthusiasten des MC Woltersdorf schlossen sich später der Truppe an, um zu helfen, wo immer es erlaubt war.

Die Six Days sind bekannt als Härtetest für Mensch und Maschine. In Finnland mussten die Akteure etwa 1500 Kilometer bewältigen – das waren am Tag bis zu 330

Marcus Drenske fuhr in der Junior-Trophy-Mannschaft.

Das ADMV-Team – 1. Reihe v.l.: R. Grabowski, A. Hechel, Ch. Lessing, T. Rust, Th. Hoffmann; 2. Reihe v.l.: Elke, J. Missler, D. Schröter, M. Drenske, S. Günther, J. Lessing

Im Ziel blieben nur 15 Minuten Zeit für Reparaturen.

Kilometer und bis zu acht Stunden Fahrt durch unbekanntes Gelände. Pünktlich auf die Minute musste das tägliche Ziel erreicht werden, auf den Wertungsprüfungen wurde auf Bestzeit gefahren. Für Verspätungen gab es Strafpunkte, wer ausfiel, durfte am Folgetag nicht mehr starten. Jeder Fahrer war trotz seiner Mannschaft auf sich allein gestellt. Unwegsamkeiten im Gelände oder technische Störungen an seiner Maschine musste er allein meistern. Nach jeder Tagesetappe verblieben ihm lediglich 15 Minuten, um beispielsweise Reifen und Bremsbelege zu wechseln. Nur an den Kontrollpunkten durften die Helfer Verpflegung reichen, Kraftstoff bereitstellen und die Fahrer motivieren.

Am Start waren 17 Trophy- und 14 Junior-Trophy-Mannschaften, fünf Damen-Mannschaften (jeweils aus einem Land) sowie 63 Clubmannschaften aus 30 Ländern. Die Etappen ließen mutmaßen: Ganz Finnland scheint aus riesigen Findlingen und Steinplatten zu bestehen. Am ersten Tag mussten zum Beispiel die Fahrer auf der ersten von acht Sonderprüfungen eine 500 Meter lange Steinpassage überwinden. Hinzu kamen lange Wurzelstränge und Wassermassen von oben… Der Regen, der bis zum vierten Tag anhielt, verwandelte so manchen Streckenabschnitt in ein Schlammfeld. Axel Hechel stürzte in einer Sonderprüfung und riss sich dabei die hintere Bremsleitung ab. An einer Zeitkontrolle tauschte er in 2,5 Minuten die komplette defekte Hinterradbremse gegen eine neue aus und beendete den Fahrtag mit nur einer Strafminute!

Am dritten Tag spielten sich an einem Skihang Dramen ab. Für viele entwickelte sich die Sache ins Bodenlose… Axel Hechel erklärte, was an diesem Tag sein schönstes Fahrerlebnis war: „Dass ich am Skihang nie in die Spur gefahren bin, sondern immer gekreuzt habe und super rauf gekommen bin." Christoph Lessing meinte am vierten Tag nach einer Schlammschlacht und zwei Gewittern: „Um so schwerer, um so besser." Am fünften Tag kam nichts Nasses mehr von oben. Zwei knackige, aber sicher fahrbare Prüfungen mit je 13 Minute Länge und zwei Prüfungen in einer Sandkuhle (Unmengen Zuschauer, Imbissbuden, Bühnenprogramm mit Liveband) waren für Dennis Schröter „eher langweilig". Am

Axel Hechel von der ADMV-Clubmannschaft.

Fotos: Täger

Abend kassierte er jedoch noch zwei Strafminuten, weil sich der Wechsel eines Radlagers als schwierig erwies. Das neue passte nicht richtig, saß schräg…, verspätet schob er sein Motorrad in den Parc Fermé. Das warf ihn in der Gesamtwertung um zehn Plätze zurück.

Vor dem Abschlusscross in Kymi, bei dem die Fahrer nicht nur gegen die Uhr, sondern auch gegeneinander starten, lag das ADMV-Team auf dem achten Platz. Teammanager Jörg Lessing instruierte seine Männer, dass noch nichts in Sack und Tüten ist und durch Stürze oder technische Ausfälle die Minuten-Polster aufgefressen werden können. Gestartet wurde nach Klassen und Championatszeiten des Vortages. Da Sebastian Günther nicht so viel vom Motocross hält, kam er erst Mitte des Rennens in Fahrt, aber mit nur leichten Verlusten gegenüber den auf Platz 9 liegenden Schotten sicher ins Ziel. Christoph Lessing und Axel Hechel mischten das Mittelfeld vom Start weg auf. Und Dennis Schröter? Er wollte es nach seinem Pech am Vortag wissen: In der ersten Runde lag er auf dem siebenten Platz, im Ziel nach sechs Runden war er Zweiter.

Am Rande notiert

Organisationstalente waren die Helfer des DMSB, ADAC, DMV und ADMV. Mit den wenigen finanziellen Mitteln wurde viel erreicht. Den individuellen Bitten der Fahrer wurde nachgegangen, die Versorgung rustikal, aber sehr ausgewählt sichergestellt, Ersatzteile vorgehalten und die Transporte der Personen und des Materials an die verschiedenen Kontrollstellen organisiert. Wenn die Fahrer am Servicepunkt manchmal schrieen:„…den Schlüssel… den Imbus…die Mutter…die Bremssteine,…die Zange…“, war das immer der Situation geschuldet, denn jede angefangene Minute zu spät, bedeutete 60 Strafpunkte.

★★★

Untergebracht waren die deutschen Teams in Bungalows auf einem Campingplatz unweit von Kotka. Aber: Jeweils fünf Personen in einem Zimmer, die sich eine Toilette und eine Waschgelegenheit teilen mussten. Die Enge war problematisch, da Fahrerkleidung ausgebreitet und getrocknet werden musste und das Ruhebedürfnis des Fahrers wurde keineswegs angemessen gewährleistet.

★★★

Die Sportler hatten es wegen der engen Fahrzeiten und des regnerischen Wetters oft eilig, wollten „verlorene“ Minuten wieder herausfahren. Aber: Je 10 km/h Überschreitung waren 80 Euro fällig. Das chilenische Team soll fast 1000 Euro in Finnland gelassen haben.

★★★

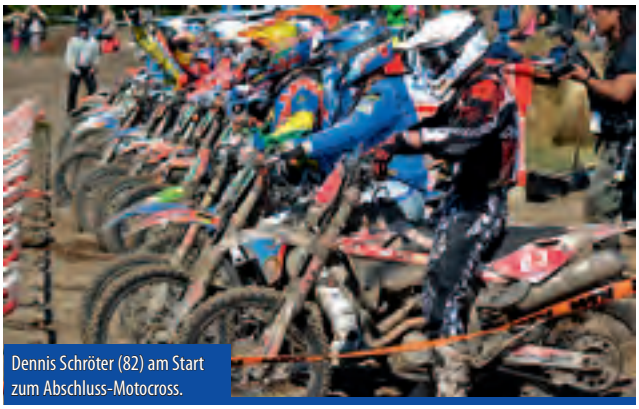
Auch ein deutscher Fahrer wurde von der Polizei angehalten. Seine Bitte:„Fahren Sie mit zur ZK, ich muss da pünktlich sein, wir klären das dort…“ An der ZK klingelte plötzlich das Handy der Polizei, die Ordnungshüter wurden zum Dienstwechsel gerufen. Der Fahrer setzte die Fahrt fort, wer dann für seine „Tempofahrt“ zuständig war, wurde nicht mehr geklärt.

★★★

Dankeschön allen, die sich an der Finanzierung beteiligt haben und aktiv zum Gelingen des Vorhabens beitrugen: die ADMV-Landesverbände Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, die Motocross-Kommission Mecklenburg-Vorpommern, das Unternehmen CEMEX, Firma Krase aus Neubrandenburg, das AH Lessing und GST-KTM Berlin, der MC Woltersdorf, die Sportfreunde Pfeil, Steinmetz und Scholtz, Teamleiter Jörg, Trainer Ralf, Wasserträger Thomas, Helfer Torsten, die Familien Missler und Täger sowie Motorradfahrer Eiko (Urlauber) und der ADMV selbst.

★★★

Vom 24. bis 29. September 2012 findet die Sechstagefahrt unweit von Chemnitz im Gebiet des Erzgebirges statt. Das Fahrerlager soll am „Sachsenring“ eingerichtet werden. Auch Mitglieder und Clubs des ADMV haben ihre Mitwirkung angeboten.



Dennis Schröter (82) am Start zum Abschluss-Motocross.

Die ADMV-Clubmannschaft hielt den ausgezeichneten achten Platz, die Trophy-Mannschaft wurde überraschend Sechste (Ralf Scheidhauer musste am dritten Tag mit defekter Zylinderkopfdichtung aufgeben) und die Junior-Trophy-Mannschaft kam auf den zehnten Platz (Benjamin Liebl fiel am ersten Tag aus). Dennis Schröter wurde bester deutscher Trophyfahrer (14. Platz E2), Christoph Lessing schnellster deutscher Clubfahrer (7. Platz C3). Beide erhielten die Goldmedaille der ISDE. Axel Hechel, Sebastian Günther und Marcus Drenske wurden für ihre Leistungen mit der Silbermedaille der ISDE belohnt.

Thomas Hoffmann, Harald Täger, B.H.

▷ ergebnisse

World Trophy: 1. Finnland; 2. Spanien; 3. USA; … 6. Deutschland (Otto Freund, Jörg Haustein, Daniel Jud, Gerd Pfefferkorn, Ralf Scheidhauer, Dennis Schröter).

Junior Trophy: 1. Frankreich; 2. Schweden; 3. Großbritannien; … 10. Deutschland (Marcus Drenske, Tilman Krause, Benjamin Liebl, Bruno Wächtler).

Clubmannschaften: 1. Husaberg/Tschechien; 2. Team West/Schweden; 3. Wellard Club Team/Neuseeland; … 8. DMSB/ADMV (Sebastian Günther, Axel Hechel, Christoph Lessing); 12. DMSB/ADAC Hessen/Thüringen/Sachsen; 15. DMSB/DMV; 30. DMSB/ADAC Sachsen; 49. DMSB/ADAC Südbayern/Nordrhein; 51. DMSB/ADAC Hessen/Thüringen/Nordbayern.

Foto: Täger

Klasse 85 ccm vor der ersten Kurve nach dem Start

Klasse 65 ccm am Start

Motocross-Europameisterschaft in Schwedt

Bahn frei für die Jugend

Angefangen hatte es mit der Europameisterschaft der Klasse 85 ccm vor zehn Jahren. Es folgten die EM 125 und die WM Open 2009 und 2010. In diesem Jahr waren nun die jüngsten Crosser Europas in den Klassen bis 65 ccm und bis 85 ccm eingeladen. Und damit die nationalen Starter am 21./22. Mai in Schwedt nicht zu kurz kamen, wurde die Deutsche Meisterschaft bis 125 ccm ins Programm mit aufgenommen.

Schon im vorigen Jahr hatte das Schwedter Team überlegt, welches Prädikat einen neuen Reiz auf die Besucher ausüben würde. Die richtige Wahl zu treffen, war nicht einfach. Zwei Jahre wurde die Weltmeisterschaft MX3 (Open) durchgeführt. Die FIM und der Promotor Youthstream bescheinigten eine gute Organisation, doch lediglich 2000 Zuschauer waren zu wenig; für den MC Schwedt blieb nichts übrig. Ein Ertrag ist jedoch von Nöten, denn die tolle Anlage in den Müllerbergen bei Blumenhagen muss 12 Monate bewirtschaftet und die Strecke gepflegt, eigene Fahrer möchten gefördert und das Vereinsleben finanziert werden. So schien die Entscheidung zur kostenmäßig nicht so aufwendigen, aber sicherlich interessanten Europameisterschaft mit den jüngsten Startern richtig.

In der Nachbetrachtung muss festgestellt werden, dass die Entscheidung richtig war: Beste Kritiken der Repräsentanten der UEM und beteiligten Föderationen, volle Fahrerfelder in den drei Klassen und spannende sechs Läufe, tolle Ausstrahlung in der Teamarbeit am Veranstaltungswochenende trotz bestehender „Reibereien“ im Vorfeld und anerkennende Worte vieler Gäste. Aber wiederum wenige Zuschauer – nur 1000 kamen.

Niemand konnte sagen warum, denn am selbigen Wochenende gab es kein weiteres Cross wie vergleichsweise am 1. Mai in Prisannewitz, Wriezen, Genthin und Groß Schwiesow. Vielleicht ist es tatsächlich so, dass die Uckermark und die Flusslandschaft an der Oder zwar riesige Reize besitzen, aber diese sich nicht auf die Besucher in Templin, Parmen oder Schwedt auswirken. Vielleicht ändert sich das erst, wenn wieder ein Deutscher Meister in dieser Region heranwächst. Getan wird dafür viel, dafür wird im gewissen Sinn auch in Schwedt geschuftet.

Nach der feierlichen Eröffnung durch den Dänen Peter Hansen (UEM), den

Start der 125-ccm-Klasse

Fotos: Täger

Unmittelbar vor der Eröffnung geben Repräsentanten des PCK, der Stadtverwaltung, des LSB, ADMV und des Vereins Beifall, v.l.: Jos v. Winsen, Dr. Andreas Hungeling, Jürgen Polzehl, Frank Steinmetz, Eddy Schulz, Hans-Dieter Fiebig, Peter Schauer

Schirmherrn Jos van Winsen (PCK Raffinerie GmbH) und den Bürgermeister Jürgen Polzehl lief es wie am Schnürchen. Der Spanier Jorge Prado Garcia hatte die Qualifikation der 65-ccm-Klasse gewonnen, stand auf Startplatz 1 und kam mit 20 Sekunden Vorsprung vor dem Esten Talviku als Sieger ins Ziel, neun Sekunden später folgte der Schwede Karlsson. Im zweiten Durchgang selbiges Resultat, nur der dritte Platz ging an den Italiener Lauretti. Die Kinder saßen übrigens je nach Platzierung zwischen 17 und 19 Minuten „auf dem Bock". Da zeigt sich schon die gute Kondition der Acht- bis Zehnjährigen. Dass Tim-René Neumann aus dem mecklenburgischen Sauzin als Fünfzehnter im ersten Drittel landete, ist anerkennenswert. Doch das war's dann schon.

Richtig spektakulär wurde es bei den größeren Kindern mit 85-ccm-Maschinen. Alles wird so gefahren wie bei den Großen und fast so schnell. Zum Vergleich: Daniel Siegl aus Flurstedt fuhr in der Qualifikation mit 2 Min./5 Sek. die schnellste Zeit; der kleine Spanier Jorge Zaragoza schaffte 2 Min./14 Sek. Bester von drei deutschen Startern war der ADMV-Fahrer Tilo Wittlerbäumer vom MC Neutrebbin mit Startplatz 20. Es war von Beginn an spannend, Zaragoza kam nach Runde 1 auf Platz 26 übers Ziel. In Runde 3 bereits 20, in Runde 6 sogar 15 und im Ziel 16. Der Engländer Ben Watson war vom achten Platz gestartet, übernahm die Führung in der ersten Runde und gab diese bis ins Ziel nicht ab. Selbiges Resultat gelang ihm im zweiten Lauf noch einmal.

Das Finale bestritten die Erwachsenen. Bereits am Sonnabend hatten 22 Fahrer ein freies Training genutzt, 43 waren es dann am Sonntag. Das Pflichttraining gewann Daniel Siegl, im ersten Rennen wurde er Zweiter hinter dem Franzosen Florent Richier. Den zweiten Lauf gewann Siegl vor Filip Neugebauer aus Tschechien und Angus Heidecke aus Sandersdorf, der sehr souverän den zweiten Durchgang absolvierte.

Harald Täger

ergebnisse

EM 65 ccm: 1. Jorge Prado Garcia, Spanien, 50 Punkte (25/25); 2. Tamur Talviku, Estland, 44 (22/22); 3. Ricardo Lauretti, Italien, 35 (15/20); 4. Danne, Karlsson, Schweden, 34 (20/14); 5. Jan Jakobson, Estland, 32 (14/18); 15. Tim-René Neuman, Deutschland, alle KTM, 10 (10/-).

EM 85 ccm: 1. Ben Watson, GBR, 50 Punkte (25/25); 2. Michael Eccles, Großbritannien, 44 (22/22); 3. Joel v. Mechelen, 40 (20/20); 4. Jordi v. Nobelen, beide Niederlande, 32 (18/14); 5. Arminas Jasikonis, Litauen, alle KTM 31 (13/18);... 16. Tilo Wittlerbäumer, Deutschland, Suzuki, 10 (10/-).

DM 125 ccm: 1. Daniel Siegl, Deutschland, KTM, 47 Punkte (22/25); 2. Florent Richier, Frankreich, 40 (25/15); 3. Filip Neugebauer, Tschechien, 40 (18/22); 4. Kevin Wouts, Belgien, alle Kawasaki, 38 (20/18); 5. Angus Heidecke, Deutschland, KTM, 29 (9/20).

Klasse 65 ccm

Fotos: Täger

Am Rande notiert

Der französische Meister Alexis Verhaeghe wollte vom fünften Startplatz ins Rennen gehen. Doch beim Warm Up stürzte er so schwer, dass er schwerstverletzt im Rettungszelt erstbehandelt werden musste. Der Rettungshubschrauber brachte ihn ins Unfallkrankenhaus nach Berlin. Nach einigen Tagen ging es ihm besser und beim Besuch ließ er ausrichten: „Ich wollte als französischer Meister in Schwedt gewinnen. Mir gefiel die Rennstrecke auf Anhieb und ich konnte am Sonnabend ein tolles Zeittraining fahren. Nun muss ich 2012 wieder kommen." Was er zu diesem Zeitpunkt sicherlich nicht wusste: Das Team um die Ärzte Jürgen Nantke und Henning Blaich hatten am Sonntag gegen 11.00 Uhr das Schlimmste verhindert. Die Eltern ließen später ihre Dankbarkeit sehr emotional erkennen.

★★★

Der Pulsnitzer Rennleiter Uwe Petzold war erstmalig „Chef im Ring". Vorher etwas skeptisch hatte er sich mit UEM-Delegierten Peter Hansen, FMNR-Steward Rudi Hein, dem nationalen Rennleiter Andreas Wolter, Streckenchef Mario Wetzel und den Verantwortlichen im Vorstartbereich kurz verständigt. Dann lief alles wie am Schnürchen. Als das Rettungsteam aus Bad Saarow am Sonntag dem Franzosen Verhaeghe das Leben rettete, fiel ihm ein Stein vom Herzen.

★★★

Eddy Schulz geht es wieder gut. Nach seiner Bypass-OP vor drei Monaten war dem Vorsitzenden des MC Schwedt nicht anzumerken, dass es schlecht um ihn stand. Seine Frau Monika ist ihm nicht nur Hilfe, sie motiviert, kann Wünsche erahnen und arbeitet wie ein Uhrwerk. Beiden liegen der Club und das Sportgelände sehr am Herzen, aber beide wissen, dass die Einarbeitung eines Nachfolgers wichtig ist.

★★★

Edda Marten, die Finanzerin des Vereins, war drei Tage gut gelaunt. Die Abläufe klappten wie am Schnürchen, die Organisation war gut, die Ehrengäste voll des Lobes, gute Stimmung bei gutem Wetter. Nur am Sonntagabend war die gute Laune weg. Hauptkassierer Jürgen Pipenburg rechnete die Zuschauereinnahmen ab. Beiden sah man an: Das hat der MC Schwedt nicht verdient, was haben wir falsch gemacht? Nichts!

★★★

Erstaunlich, wie die Schwedter mit der Misere umgehen. Viel Arbeit und trotzdem nichts für die Vereinskasse erwirtschaftet. Da ist man emotional am Boden. Drei Wochen später war die Landesmeisterschaft geplant. Absagen oder trotz leerer Kasse in Angriff nehmen? Die Mehrheit sprach sich für den LM-Lauf aus und packte wieder an. Über 100 Fahrer kamen am Pfingstsonnabend nach Schwedt.

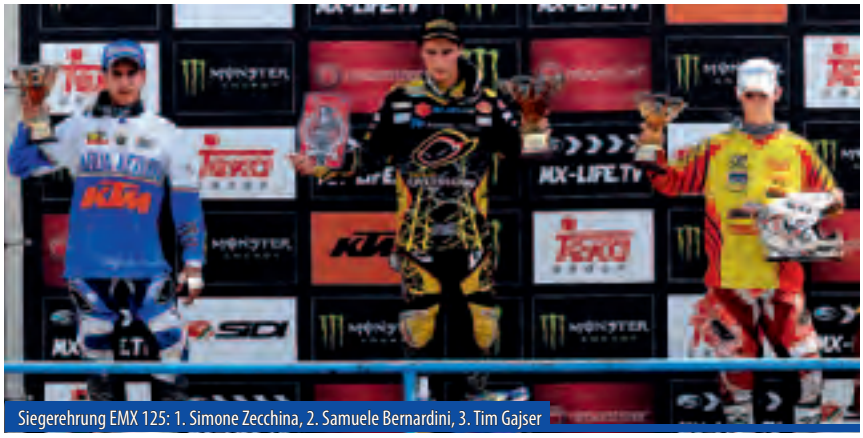
Sieger der Klasse MX2: Ken Roczen

Motocross-Weltmeisterschaft in Teutschenthal

Ken Roczen bezauberte die Fans

Der „Talkessel", zwischen den Orten Teutschenthal Bahnhof, Wansleben und Köchstedt gelegen, zeichnet sich durch viele Auf- und Abfahrten auf festem Boden aus. Auf und ab ging es auch mit dem Wetter zur Motocross-Weltmeisterschaft am 9./10. Juli: Tage zuvor regnete es derart viel, dass die Strecke drohte „abzusaufen". Die Situation schilderte der Vorsitzende Achim Jahnke bei einem Empfang, der Dank war dann allen Helfern gewiss. Ebenso wurde dem Promotor Youthstream für die Hilfe und Bereitstellung von Spezialpumpen Anerkennung ausgesprochen.

Bereits am Freitagabend war abzusehen, dass er eine tolle Veranstaltung wird. Das gesamte Gelände war herausgeputzt und die Wohnwagenstell- und Campingplätze der Fans waren bereits gefüllt. Am Sonnabend startete um 8.00 Uhr das Trainingsprogramm, gegen 19.00 Uhr kehrte wieder Ruhe ein. Etwa 10.000 Besucher verfolgten am ersten Tag die freien Trainings der beiden WM-Klassen und der jungen Starter der Europameisterschaft.



Siegerehrung EMX 125: 1. Simone Zecchina, 2. Samuele Bernardini, 3. Tim Gajser

In der Europameisterschaft waren 56 Piloten vor Ort, so dass in zwei Gruppen trainiert werden musste. Ab 11.00 Uhr stieg die Spannung, denn in allen Klassen folgten 15 bzw. 20 Minuten dauernde Qualifikationsrennen. Hier sollte sich entscheiden, wer an den Wertungsläufen teilnehmen und welcher Startplatz für den ersten Lauf gesichert werden konnte. Und weil es in der EM-Klasse so „voll" war, qualifizierten sich aus beiden Gruppen die jeweils 16 besten Fahrer direkt; alle übrigen erhielten für die Startplätze 33 bis 40 (+2 Reserve) eine letzte Chance im B-Finale. Damit die Fans auch einen „ordentlichen" Abschluss des Sonnabends erleben konnten, wurde um 18.40 Uhr der erste Wertungslauf der EMX 125 gestartet. Sieben Deutsche Crosser hatten in dieser Klasse das Training aufgenommen, drei waren im Rennen dabei, welches der Italiener Bernardini mit sieben Sekunden Vorsprung gewann.

Der Sonntag war etwas für Frühaufsteher. Nicht nur wegen eines guten Steh- oder Sitzplatzes, sondern hauptsächlich wegen eines Parkplatzes. Um es kurz zu machen: Die öffentlichen Straßen und Feldwege waren überfüllt. Dank der ein-

ergebnisse

MX 1 WM: 1. Jewgeni Bobryschew, Honda, Russland, 50 Punkte (25/25).; 2. Antonio Cairoli, Italien, KTM, 44 (22/22); 3. Clement Desalle, Belgien, Suzuki, 36 (16/20); 4. Rui Goncalves, Portugal, Honda, 32 14/18); 5. Maximilian Nagl, Deutschland, KTM, 32 (18/14).

MX 2 WM: 1. Ken Roczen, Deutschland, KTM, 45 Punkte (25/20); 2. Gautier Paulin, Frankreich, Yamaha, 43 18/25); 3. Tommy Searle, Großbritannien, Kawasaki, 42 (20/22); 4. Jeffrey Herlings, Niederlande, KTM, 40 (22/18); 5. Arnaud Tonus, Schweiz, Yamaha, 31 (15/16).

EMX: 1. Simone Zecchina, Suzuki, 47 Punkte (22/25); 2. Samuele Bernardini, beide Italien, KTM, 47 (25/22); 3. Tim Gajser, Slowenien, KTM, 40 (20/20); 4. Jeremy Seewer, Schweiz, Suzuki, 31 (16/15); 5. Mathias Plessers, Belgien, KTM, 27 (11/16); …9. Stefan Ekerold, Deutschland, KTM, 20 (8/12).

Fotos: Kai-Uwe Sickert

Start zum 2. Lauf der Klasse MX2

sichtigen Polizei durften auch neben den Straßen etwas „unnormal“ die Fahrzeuge abgestellt werden. Hier muss bis 2013 noch nachgebessert werden, denn wenn dann statt 30.000 Besucher (Sonntag) 50.000 Gäste erwartet werden, wäre ein Kollaps vorprogrammiert.

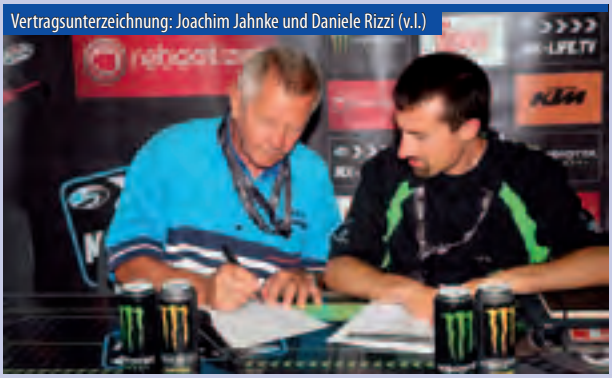
Alle, die ein bis zwei Kilometer Fußweg hinter sich hatten, kamen schließlich auf ihre Kosten. Nicht nur wegen des Rennsports. Imbiss, Getränke, Eis, Süßigkeiten, Backwaren …an alles hatten die Händler gedacht. Und wer trotzdem noch nicht zufrieden war, konnte mit dem Hubschrauber abheben oder sich mit einem Kran in die Höhe ziehen lassen, um für einige Minuten das Geschehen von oben zu erleben.

Bereits um 10.20 Uhr eröffneten die EM-Crosser mit dem zweiten Wertungslauf – Start-Ziel-Sieg für den Italiener Simone Zecchina – den Rennsonntag. Am Mittag dann Spannung pur – der Thüringer Ken Roczen hatte sich in der MX 2 WM Startplatz 1 in der Qualifikation erkämpft. Drei Fahrer bestimmten die Führung – Roczen, Herlings und Searle, so kamen sie ins Ziel. Roczen mit 11 Sekunden Vorsprung. Im zweiten Durchgang wuchs der 17-Jährige über sich hinaus: rasanter Start, in Führung liegend Sturz nach 700 Meter voller Fahrt, als Elfter begann er die zweite Runde. Der Franzose Paulin führte das Feld mit drei Sekunden vor Searle an, doch was dahinter geschah, war weltmeisterlich. Ken war in Runde 5 bereits Fünfter und verfolgte dann Herlings auf Platz 4 acht Runden lang. Für den Tagessieg mussten jedoch 20 Punkte her, also der dritte Platz. Das gelang in Runde 13 – der Kessel tobte wie zu Paul Friedrichs Zeiten. Erschöpft, aber glücklich nahm Ken Roczen den Siegerpokal entgegen und offenbarte sich: In Gaildorf am 4. September will er sich als Weltmeister feiern lassen. Die beiden WM-Läufe der MX 1 waren nicht weniger spannend. Der noch junge, aus Russland stammende Jewgeni Bobryschew glänzte durch eine sehr stilvolle, aber rasante Fahrweise und verwies mit vier Sekunden Vorsprung Routinier Antonio Cairoli jeweils auf den zweiten Platz. Maximilian Nagl überquerte als Vierter mit sieben Sekunden Rückstand auf den Führenden die Ziellinie. Im zweiten Lauf kämpfte er in der ersten Hälfte tapfer auf Platz 2 und 3, wurde aber nach 19 Runden als Siebenter mit 38 Sekunden Rückstand abgewinkt. Insgesamt wurde er Fünfter und Marcus Schiffer belegte den 21. Platz. Alle drei werden den DMSB als Mannschaft zur Weltmeisterschaft in Frankreich am 25. September vertreten. **Harald Täger**

Sieger der Klasse MX1: Jewgeni Bobryschew

Verfolgt, gehört und gesehen

Auf einer Pressekonferenz unterzeichnete der Vorsitzende des MSC Teutschenthal Achim Jahnke einen bedeutenden Vertag: Sein Club richtet die Mannschaftsweltmeisterschaft 2013 aus! Ihre Unterschrift unter den Vertrag setzten auch Daniele Rizzi vom WM-Serien-Promotor Youthstream und Wolfgang Srb als Repräsentant der FIM-CMS. An der Pressekonferenz nahmen außerdem Wolfgang Glas (DMSB-Vizepräsident) und Dieter Junge vom ADAC teil.


Vertragsunterzeichnung: Joachim Jahnke und Daniele Rizzi (v.l.)

In der (alten) BRD fand die Mannschaftsweltmeisterschaft in Gaildorf (1978 und 1985) und in Bielstein (1981 und 1989) statt. In der DDR jedoch nie. Nach 24 Jahren ist Deutschland wieder Gastgeber des Motocross der Nationen.

Wolfgang Srb und Johan Pieter Ribbink (Delegierter der FIM für die Renndirektion) sind gewiss, dass der MSC Teutschenthal das „Große Projekt“ 2013 stemmen wird. Wirtschaft und Politik im Saalekreis, die Gemeinde und unzählige Helfer stehen „Gewehr bei Fuß“. Frauen und Männer des Clubs besitzen einen riesigen Erfahrungsschatz, schon in diesem Jahr wurden die ersten Vorkehrungen getroffen. Die Unterstützung des ADAC wurde gelobt und die bestehende Kooperation mit dem ADMV. Dieses Miteinander wurde als sehr hilfreich angesehen.

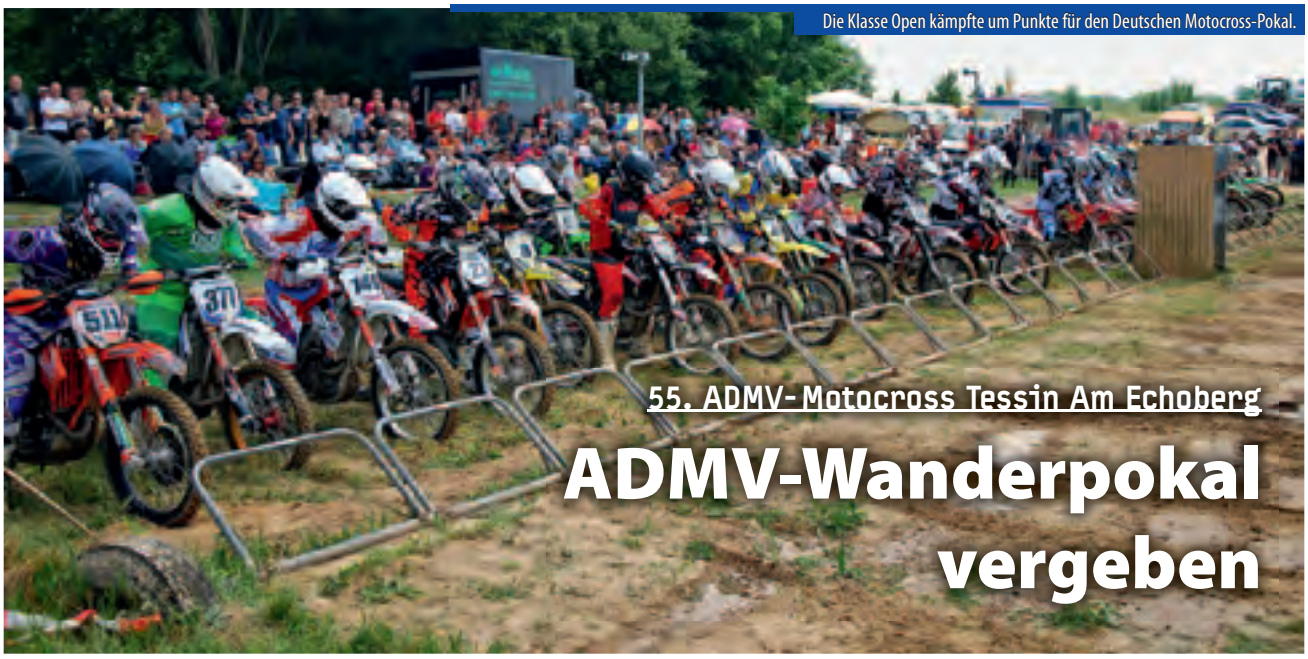
★★★

Neu in diesem Jahr: Von der Poststraße mussten die Zuschauer Richtung Wansleben abbiegen. Nach 600 Metern ein riesiger Parkplatz, auch Tickets gab es hier zu kaufen. Die ehemalige lange Startgerade ist so gut wie verschwunden. Fast quer kommen die Piloten jetzt sehr spektakulär im letzten Drittel angesprungen. Und die eigentliche (neue) Startgerade wird jetzt öfter „benutzt“. In jeder Runde kehren die Crosser, vorbei an den riesigen Helfer- und Teamboxen in einer Linkspassage zurück auf die Startgerade, um dann wieder neu zu beschleunigen.

★★★

Die Journalisten und Fotografen hatten ihren Platz an gestandener Stelle; 40 Personen können hier arbeiten. Doch das reichte nicht mehr, so wurde direkt gegenüber ein 10 x 20 Meter großes Zelt aufgestellt – natürlich mit Internetzugang. Weitere 60 Personen fanden hier Platz. Für die Medienvertreter standen Getränke und Imbiss bereit. Sie fühlten sich wohl und bedankten sich bei den Gastgebern für das sehr menschliche Miteinander.

Fotos: Kai-Uwe Sickert



Die Klasse Open kämpfte um Punkte für den Deutschen Motocross-Pokal.

55. ADMV-Motocross Tessin Am Echoberg

ADMV-Wanderpokal vergeben

Bei herrlichem Sonnenschein wurde am 13. Juni auf dem Tessiner Echoberg das nunmehr 55. Motocross veranstaltet. Seit dem 21. Juni 1964 wird traditionsgemäß am Pfingstmontag Motorsport auf hohem Niveau in Tessin geboten.

Bei der diesjährigen Veranstaltung ging es um Punkte für den Deutschen Motocross-Pokal in der Klasse Open, Region Nord und um die Landesmeisterschaft Mecklenburg-Vorpommern in der Klasse 65 ccm der Schüler.

Für besondere Spannung sorgte der Lauf zum Deutschen Motocross-Pokal. Hier starteten die besten Fahrer Norddeutschlands. In der Tageswertung waren auch Teilnehmer mit einer A-I-Lizenz am Start, die mit ihren starken fahrerischen Leistungen aufwarteten. In beiden Läufen sahen die Zuschauer einen klaren Sieg des Tessiners Benjamin Mallon vor seinem Clubkameraden Lukas Millich, der sich nach einem starken Schlussspurt im zweiten Lauf (als Letzter vom Start) den zweiten Platz vor Roy Berger (MC Neutrebbin) sicherte.

Björn Feldt vom MC Grevesmühlen (311) und Lucas Millich vom MCC Tessin (8).

Bei den jüngsten Teilnehmern ging es um Punkte für die Landesmeisterschaft Mecklenburg-Vorpommern. Hier gewann Hannes König aus Eberswalde mit klaren Siegen in beiden Wertungsläufen vor Nicolas Scheunemann (Parmen) und Janik Schröter (MC Dassow). Das Starterfeld war mit 28 Teilnehmern gut besucht, die Zuschauer verfolgten dieses Rennen mit großer Begeisterung und spendeten den verdienten Applaus.

Bei hochsommerlichen Temperaturen von bis zu 28°C verfolgten 2500 Zuschauer die Veranstaltung des MCC Tessin e.V. mit 108 Bewerbern in drei Klassen. Die schnellste Rennrunde des Tages, gefahren von Benjamin Mallon, wurde mit einem Sonderpokal prämiert.

Als regionales Highlight gab es erstmalig einen Lauf zum „Echoberg-Pokal“; der als Wanderpokal des ADMV ausgetragen wurde. Hierfür waren nur Starter mit einer C-Lizenz zugelassen. Die Besonderheit dieses Pokallaufes ist die Startaufstellung im Finale. Sie ergab sich aus den Trainingszeiten und der Qualifizierung im ersten Wertungslauf. Der Schnellste startete mit einem Handicap von 90 Sekunden hinter dem langsameren Feld. In dieser Klasse gewann der Berliner Benjamin Hattendorf vor André Schubert (Waldkirchen). Dritter wurde Pitt Hoffmann (MC Rehna), der als Einziger aus der ersten Startreihe zu den Platzierten gehörte.

Der MCC Tessin e.V. bedankt sich bei allen Teilnehmern, Zuschauern und Helfern und wünscht weiterhin eine erfolgreiche, unfallfreie Saison 2011.

Bis zum 28. Mai 2012, wenn es wieder heißt: Motocross am Echoberg in Tessin!

Olaf Thätner,
MCC Tessin e.V. im ADMV

ergebnisse

Landesmeisterschaft, 65 ccm: 1. Hannes König, Eberswalde, 50 Punkte (25/25); 2. Nicolas Scheunemann, Parmen, 42 (22/20); 3. Janik Schröter, MC Dassow, 36 (18/18).

Echoberg-Pokal, ADMV-Wanderpokal, Finale: 1. Benjamin Hattendorf, Berlin; 2. André Schubert, Waldkirchen; 3. Pit Hoffmann, MC Rehna.

Deutscher Pokal, Open Nord: 1. Benjamin Mallon, 50 Punkte (25/25); 2, Lucas Millich, beide MCC Tessin, 42 (22/20); 3, Roy Berger, MC Neutrebbin, 40 (18/22).

Der Schnellste des Tages war Benjamin Mallon vom MCC Tessin.

Fotos: MCC Tessin e.V.

56. Luckauer ADMV-Motocross

Im letzten Lauf Bronze gesichert

Am Sprunghügel fiel schon so manche Entscheidung.

Supermotofahrer Toni Krettek mal anders in Aktion.

Für zwei Klassen –Open und Clubsport – ging die Motocross-Landesmeisterschaft Berlin-Brandenburg 2011 am 14. August auf der Motorsportanlage „Industriegebiet Alteno Luckau“ zu Ende. Erfreulich für den gastgebenden MSC Luckau: Mit Alexander Fiedler schaffte ein Fahrer aus den eigenen Reihen den Sprung aufs Podest: als Dritter zunächst in der Tageswertung, dann schließlich auch in der Gesamtwertung. Als Gesamtvierter war er auf der 1620 Meter langen Heimstrecke angetreten. Der 23-Jährige machte alles richtig und hatte auch Glück. Im ersten Lauf war der Berliner Benjamin Hattendorf, der als Meisterschaftsdritter angereist war, ausgefallen. Alexander Fiedler kam hinter dem Gaststarter Toni Wolff als Zweiter ins Ziel und kassierte in der Landesmeisterschaftswertung die volle Punktzahl. Im zweiten Lauf sah Fiedler, wie sein ärgster Konkurrent Hattendorf stürzte und wusste: Wenn er nun nicht mehr allzu viel riskiert, ist Bronze sicher. Er ließ Sebastian Jung, dem der zweite Platz in der Meisterschaft nicht mehr zu nehmen war, ziehen. Auch, dass die Gastfahrer Toni Wolff und Dominik Schunke weit voraus eilten, störte ihn nicht. Der vierte Platz in diesem Lauf reichte, um die Meisterschaft als Dritter zu beenden – mit drei Punkten Vorsprung auf Hattendorf. Meister wurde Roy Berger, der in Luckau nicht am Start war. Er hatte an den vorherigen sechs Renntagen stets die maximale Punktzahl geholt.

In der Clubsportklasse dominierte Robert Riedel. Er gewann die Tageswertung und den Titel. Manfred Herda trumpfte bei den Senioren mit zwei Laufsiegen auf und baute seine Führung in der Gesamtwertung aus.

Insgesamt 89 Fahrer hatten den Renntag bestritten, zirka 250 Zuschauer verfolgten die Wettbewerbe auf der sehr gut vorbereiteten Strecke. Laut Bericht der Sportkommissare ist Luckau auch für höhere Prädikate geeignet.

MSC Luckau e.V. im ADMV

Start der Senioren.

▷ ergebnisse

Senioren: 1. Manfred Herda, Sonnewalde, 50 Punkte (25/25); 2. Milan Knop, Neue Mühle, 44 (22/22); 3. Sven Philipp, Panketal, 38 (18/20)

Clubsport: 1. Robert Riedel, MC Woltersdorf, 47 Punkte (22/25); 2. Nico Prinz, Lauchhammer, 38 (18/20); 3. Marcel Zechin, MC Schwedt, 38 (20/18).

Endstand: 1. Riedel, 317 Punkte; 2. Denis Bretschneider, MC Schwedt, 302; 3. Zechin, 269.

Open: 1. Toni Wolff, MC Fürstlich Drehna, 50 Punkte (25/25); 2. Dominik Schunke, Calau, 42 (20/22); 3. Alexander Fiedler, MSC Luckau, 40 (22/20).

Endstand: 1. Roy Berger, MC Neutrebbin, 306 Punkte; 2. Sebastian Jung, MC Fürstenberg, 266; 3. Fiedler, 234.

Fotos: Doreen Krettek

Tagessieger: Sebastian Reiß/Maurice Neuschl

58. Bruchstedter Motocross

Jedes Jahr etwas Neues

Am 18./19. Juni wurde in Bruchstedt die 200er Startermarke geknackt – 205 Motocrosser stellten sich der 1,7 Kilometer langen, steinig-harten Naturstrecke „Rund um den Tennstedter Graben". Das zeigt, dass der MSC Bruchstedt in den letzten Jahren alles richtig gemacht hat, immer mehr Fahrer und Zuschauer für seine spannenden Rennen begeistern kann.

Auch in diesem Jahr hatte sich der Veranstalter etwas Neues vorgenommen. Neben den Läufen der Thüringer Meisterschaft gab es LVMX-Läufe (Junior Masters und Quad) und als Highlight einen Deutschen Pokallauf (Open, Gruppe Nord).

An beiden Tagen herrschte perfektes Rennwetter – nicht zu heiß, aber auch nicht zu trocken. Am Samstag fanden die Wertungsläufe aller Klassen der Thüringer Meisterschaft und der Lauf der LVMX-Junior-Masters statt.

Nick Domann sicherte sich ganz knapp den Tagessieg in der 50-ccm-Klasse mit dem Sieg im zweiten Wertungslauf vor Marnique Appelt, der ebenfalls 47 Punkten sammelte. Jeweils mit zwei Laufsiegen holten sich Amon Wessely (65 ccm), Tom Koch (85 ccm) und Jeremy Sperk (125 ccm Jugend) die Tagessiege. Heiß her ging es auch in der Klasse bis 125 ccm, in der 27 Fahrer an den Start gingen. Hier gewann Kevin Zdon, der schon mehrfach in Bruchstedt durch seine guten Leistungen aufgefallen ist. Er hatte sich auch

Lokalmatador: Danny Trautmann

für den Open-Pokallauf am Sonntag eingetragen, um sich mit den Profis zu messen.

Die Damen starteten zusammen mit den Senioren., von ihnen setzte sich, wie eigentlich immer, Alexandra Haupt durch. In der Seniorenklasse ab 35 Jahre zeigte Danny Trautmann, dass auch der MSC Bruchstedt Meisterfahrer zu bieten hat. Er gewann wie im vorigen Jahr beide Läufe. Clubkamerad Mario Schwabe wurde Siebenter. Knut Rosenstengel wurde Tagessieger bei den Senioren ab 45.

Richtig Betrieb auf der Strecke machte die Klasse 250 ccm/2T bis Open. Knapp

„Reaktiviert": Matthias Lehmann/Olaf Schmidt

Fotos: Nunweiler

30 Fahrer waren am Start. Den Tagessieg holte Ralf Eisenhuth mit einem ersten und einem zweiten Platz. Beachtlich die Zeiten – 1:57 Min. pro Runde fuhr man an der Spitze. Da war man nicht überrascht, dass Robin Schneegans (2.), Steffen Meininger (3.) und Danny Schmeltzer (4.) sich auch für den Open-Pokallauf eingeschrieben hatten. Bester Bruchstedter war Jens Alband als Neunter. Die Plätze der anderen Bruchstedter: 19. Nico Müller, 20. Rene Felsberg, 22. Nick Seebach (er absolvierte sein erstes Rennen überhaupt). Der Bruchstedter Mike Schellhardt, der vor einigen Jahren noch ganz oben auf dem Treppchen stand, hat leider den Helm an den Nagel gehängt…

Eine feste Größe in Bruchstedt sind die Classic- und Twinshock-Klassen. Sie sind immer etwas für Augen, Ohren und Nase. Tagssieger wurden Reinhard Schirach (Classic) und Eckard Rogoll (Twinshock).

Am Sonntag waren der Open-Pokallauf, der LVMX-Quadlauf und ein offener Seitenwagenlauf angesetzt. Leider fand am selben Tag ein DM-Seitenwagenlauf in Dolle statt, so dass die meisten Gespanne natürlich dort an den Start gingen.

Zweiter in der Open-Klasse: Robin Schneegans

Im Pokal-Lauf kämpften 34 Fahrer um Punkte und Preisgeld. Das Niveau gegenüber dem Vortag war schon etwas härter – weitere Sprünge, härtere Fights usw. Mit zwei Laufsiegen holte sich Michael Kartenberg den Siegerkranz. Im ersten Lauf lieferte er sich ein hartes Duell mit Danny Schmeltzer, im zweiten Lauf mit Robin Schneegans. Kevin Zdon wurde Dritter im ersten Lauf. Michael Kartenberg legte im zweiten Lauf noch einmal zu und fuhr 1:56er Zeiten, absoluter Wahnsinn. Den zweiten Platz in der Gesamtwertung nahm Robin Schneegans vor Danny Schmeltzer ein. Kevin Zdon kam auf den sechsten Platz, nachdem er im zweiten Lauf „nur" Zehnter geworden war. Hut ab!

Die 24 Quadfahrer, auch aus Schwerin und Rügen angereist, mussten schnell feststellen, dass diese Strecke nur etwas für „echte" Männer ist. Mittlerweile war sie knüppelhart und mit tiefen Spurrillen versehen. Sehr zur Freude der vielen, vielen Zuschauer pflügten die Quads über die Strecke. Ohne Punktverlust kam Chris Volkmann von der Strecke.

Im abschließenden Seitenwagenlauf waren die Lokalmatadoren David Schlehahn und Patrick Schmidt mit der 101 die klaren Favoriten. Ein zweites Bruchstedter Gespann wurde sozusagen „reaktiviert". Matthias Lehmann, eigentlich der Mechaniker der 101 und Olaf Schmidt, Vater von Patrick (101) und zugleich unser Elektriker, wagten nach vielen Jahren Pause noch einmal den Sprung aufs Gespann. Was macht man nicht alles für das heimische Publikum. Wie erwartet fuhren Schlehahn/Schmidt im ersten Lauf der Konkurrenz auf und davon, Lehmann/Schmidt kamen als Vierte ins Ziel. Dann kam es, wie es kommen musste. Die Defekthexe schlug wie im vorigen Jahr bei Schlehahn/Schmidt zu. Durch einen Zylinderriss mussten sie aufgeben – weit in Führung liegend. Gespann Nr. 82 (Sebastian Reiß und Maurice Neuschl) holte sich den Lauf- und Tagessieg vor Lehmann/Schmidt.

Ohne Punktverlust: Chris Volkmann

Der MSC Bruchstedt bedankt sich bei allen Fahrern, Besuchern, Sponsoren, Helfern und all jenen, die dazu beigetragen haben, dass er wieder eine so hochkarätige Veranstaltung bieten konnte.

Uwe Nunweiler
MSC Bruchstedt e.V. im ADMV

Doppelstarter: Kevin Zdon

ergebnisse

Landesmeisterschaft und LVMX, 50 ccm: 1. Nick Domann, MSV Dolle, 47 Punkte (22/25); 2. Marnique Appelt, MC Bernauer Schleife, 47 (25/22); 3. Moritz Richter, MC Culitzsch, 38 (20/18). – **65 ccm:** 1. Amon Wessely, MSC Schwabhausen, 50 (25/25); 2. Nick Seeger, MC Genthin, 35 (13/22); 3. Nils Haase, MC Amtsberg, 35 (15/20).

Landesmeisterschaft, 85 ccm: 1. Tom Koch, MC Tannengrund Apolda, 50 Punkte (25/25); 2. Paul Wettstein, MV Arnstadt, 44 (22/22); 3. Luca Pepe Menger, MSC Schwabhausen, 40 (20/20). – **125 ccm Jugend:** 1. Jeremy Sperk, MSC Meckbach, 50 (25/25); 2. Maximilian Weber, MSC Neustadt/Orla, 42 (20/22); 3. Jeremy Schug, MSC Triptis, 42 (22/20). – **125 ccm:** 1. Kevin Zdon, Rothenstein, 47 (22/25); 2. Hannes Herbst, MSC Geisleden, 45 (25/20); 3. Patrick Reichert, 36 (20/16). – **Damen:** 1. Alexandra Haupt, MSC Triptis, 50 (25/25); 2. Sally Böde, Ruttersdorf, 44 (22/22). – **Senioren ab 35:** 1. Danny Trautmann, MSC Bruchstedt, 50 (25/25); 2. Marcus Weiser, Pößneck, 42 (20/22); 3. Sven Schmidt, MSC Schwabhausen, 40 (22/18). – **Senioren ab 45:** 1. Knut Rosenstengel, Schkölen, 47 (22/25); 2. Andreas Haupt, 45 (25/20); 3. Thomas Haase, beide MSC Triptis, 42 (20/22). – **Open:** 1. Ralf Eisenhuth, MSC Gräfentonna, 47 (25/22); 2. Robin Schneegans, Hohenstein, 41 (16/25); 3. Steffen Meininger, MV Arnstadt, 38 (18/20). – **Classic:** 1. Reinhard Schirach, Meuschwitz, 50 (25/25); 2. Jens Schneider, Lödla, 44 (22/22); 3. Michael Koch, 40 (20/20). – **Twinshock:** 1. Eckard Rogoll, Sondershausen, 50 (25/25); 2. Mario Mühling, 44 (22/22); 3. Frank Pflenzel, MC Tauperlitz, 40 (20/20).

LVMX, Quad: 1. Chris Volkmann, MSC Baalberge, 50 Punkte (25/25); 2. René Schaaf, 42 (22/20); 3. Gordon Kerbs, MCC Schenkenhorst, 37 (15/22).

Seitenwagen, Open: 1. Sebastian Reiß/Maurice Neuschl, Heuthen, 45 Punkte (20/25); 2. Matthias Lehmann/Olaf Schmidt, MSC Bruchstedt, 40 (18/22); 3. Christian Kommol/Michael Kozlik, MSV Lauchhammer, 36 (16/20).

Deutscher Pokal, Open Nord: 1. Michael Kartenberg, MSV Dolle, 25 Punkte (12,5/12,5); 2. Robin Schneegans, Hohenstein, 7 (7/10): 3. Danny Schmeltzer, Epschenrode, 17 (11/6).

Fotos: Nunweiler

Start der Senioren zum ersten Lauf

48. ADMV-Ostseepokal in Wolgast

Sieg für Angus Heidecke

Das traditionelle internationale Motocrossrennen um den ADMV-Ostseepokal ist seit Jahrzehnten der Klassiker in der Motocrossszene und auch die Auflage von 2011 wurde vom MC Wolgast mit seinen Mitgliedern und Helfern ohne Fehl und Tadel organisiert. Fürs gute Wetter der Veranstaltung sorgte der Wolgaster Bürgermeister Stefan Weigler als „Schirmherr".

Zirka 3500 Zuschauer erlebten, wie der Ostseepokal mit zusätzlicher Wertung für die Deutsche Meisterschaft (Open) vom Sandersdorfer Angus Heidecke gewonnen wurde. Von den Gastgebern musste sich Ron Noffz im Fahrerfeld aus fünf Nationen mit dem 17. Platz unter Wert verkaufen. Er hatte im ersten Lauf einen Ausfall zu beklagen und musste im zweiten Lauf nach Sturzpech in der Startphase eine tolle Aufholjagd starten. „Ich wäre gerne weiter vorne mitgefahren, aber zum einem behinderte mich noch eine Verletzung vom Rennen in Aichwald und dann kam noch das heutige Pech hinzu", kommentierte „Ronner" den Rennverlauf.

Im gleichfalls stark besetzten offenen Lauf um den „Ziesa-Pokal" der Open-Klasse bewies Markus Hermann vom MC Wolgast sein Können und erkämpfte sich den vierten Platz. „Ich hatte viel mit der Vorbereitung und Durchführung des Rennens zu tun und bin froh, dass ich vorne mitfahren konnte", berichtete der Greifswalder, der seinen größten Fan im zweijährigen Sohn Vincent hat. Seine Vereinskameraden Marcel und Rico Löchert sowie Tony Brumund belegten die Plätze 21, 24 und 25.

Viel vorgenommen hatte sich Veit Scheddin auf seiner Heimbahn bei den Wertungsläufen um Punkte für die Landesmeisterschaft der Senioren. Erfreulich

Ostseepokal- und DM-Laufsieger Angus Heidecke vor Kevin Wouts (12. Platz)

Vierter im DM-Lauf Florent Richier

Fotos: Kai-Uwe Jahns

für ihn war sein Platz auf dem Siegerpodest als Tagesdritter. Lange Jahre zählte auch der Wolgaster Michael Ehmke zu den besten Senioren in Mecklenburg-Vorpommern. Nach fünf Jahren Pause auf seinem Lieblingskurs versuchte er sich wieder einmal und wurde als 50-Jähriger in der Tageswertung der über 43-Jährigen Vierzehnter, Vereinskamerad Mathias Krenz belegte in dieser Wertung den siebten Platz. Bei den jüngeren Senioren kamen die Wolgaster Heiko Schygeries, Mathias Krenz und Dirk Lucas die Ränge 14, 17 und 25.

Auf Initiative des Vereins organisierte Markus Hermann in der Mittagpause wie bereits in den vergangenen Jahren eine Motocross-Freestylshow. Da sich der Wind als größter Feind von spektakulären Stunts in Grenzen hielt, konnten die Fans unter anderem Backflips, Salto rückwärts und Tsunamis auf dem Motorrad von Tobias Fink aus Barkow und vom Berliner Maik Plümbacher bejubeln.

Das Team des MC Wolgast um den Clubchef Wolfgang Niebuhr erhielt von den Fahrern und Offiziellen viel Lob für die Vorbereitung und Durchführung des Rennens. „Nach dem Rennen ist vor dem Rennen und bereits jetzt machen wir uns Gedanken zur Durchführung des Ostseepokalrennens 2012. Übrigens, unter den Ehrengästen wurden auch Asse der vergangenen Jahrzehnte wie die Ostseepokalgewinner Joachim Helmboldt aus Thüringen und Heinz „Bobby“ Hoppe vom MC Wolgast begrüßt. „Bobby“ erschien in Begleitung seines Bruders Wolfgang aus Apolda, den mehrmaligen Bob-Olympiasieger, der wie jedes Jahr seinen Urlaub auf dem Campingplatz in Ueckeritz verbringt.

Frank Niebuhr,
MC Wolgast e.V. im ADMV

Zweiter im DM-Lauf Daniel Siegl

▷ ergebnisse

Ostseepokal, DM-Open: 1. Angus Heidecke, Sandersdorf, 50 Punkte (25/25); 2. Daniel Siegl, Flurstedt, 42 (22/20); 3. Christian Brockel, Dresden, 40 (18/22).

offener Lauf, Open: 1. André Brandin, MC Genthin, 47 Punkte (25/22); 2. Michel Suhr, MC Mecklenburg-Strelitz, 42 (22/20); 3. Karsten Fiebing, MSC Rügen, 39 (14/25).

LM, Senioren: 1. Guido Skoppek, MC Schwerin-Süd, 50 Punkte (25/25); 2. Marcin Rzetkowski, Glienicke, 44 (22/22); 3. Veit Schedin, MC Wolgast, 38 (18/20).

nachruf

Zwei schwere Verluste für den Apoldaer Motorsport

Am 11. Mai verstarb **Werner Hoppe** kurz vor seinem 89. Geburtstag, am 19. Mai, zwei Tage nach seinem 75. Geburtstag, erlag **Siegfried Ulrich** seiner schweren Krankheit.

Werner Hoppe

Werner war immer ein Vorbild für uns Motorsportler. Wer ist nicht alles früher als Kind mit seinem Fahrrad auf der Motocrossstrecke am Tannengrund gefahren und wollte „Werner Hoppe“ sein? Als Mensch und Sportkamerad war er auch im hohen Alter ein liebenswerter, „alter“, „kauziger“ Sportfreund, der noch viele Ratschläge erteilen konnte.
Werner Hoppe war wie Siegfried Ulrich Gründungsmitglied unseres fast 50-jährigen Motorsportclubs. Siegfried war von 1962 bis 1964 im K-Wagensport unterwegs, war auch Mitorganisator der Apoldaer K-Wagen Rennen. Später machte er sich in der Motorrad-Rallye und Motortouristik einen Namen. 1968 und 1970 holte er die Titel als DDR-Bester. In beiden Jahren war Siegfried Mitglied der siegreichen DDR-Mannschaften, die in der CSSR und in Polen die FIM Rallye gewannen. 1976 ging die Touristik in den Orientierungssport über. Hier holte er sich in der Automobilklasse einen DDR-Bestentitel und mehrere vordere Platzierungen. In der Zweiradklasse brachte er es als Einzelfahrer, aber auch mit verschiedenen Co-Piloten zu insgesamt sechs DDR-Bestentiteln.

Siegfried Ulrich

Nach der Wende konzentrierte sich Siegfried als Einzelfahrer auf den Tourensport und auf Stern- und Zielfahrten. Zahlreiche nationale und internationale Erfolge erzielte er. Er wurde unter anderen 10-mal Österreichischer Clubmeister. Siegfried war Mitglied des AvD, des ADMV und des ADAC und gehörte dem Österreichischen Motorsportverband an.
Neben der sportlichen Tätigkeit war er Fahrtleiter, Fahrtsekretär und Streckenobmann bei zahlreichen Veranstaltungen seines Clubs; viele Jahre gehörte er der Leitung an, von 1994 bis 1998 war er 1. Clubvorsitzender.
Wir werden Siegfried Ulrich und Werner Hoppe in unserem Motorsportclub stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

MC Apolda e.V. im AvD

Fotos: Kai-Uwe Jahns, MC Apolda

Internationales 15. ADMV-Motocross Thurm

Club etablierte sich als DM-Veranstalter

Das übliche Gedränge in der ersten Kurve.

Mit dem Gründungsjahr 1992 gehört der MSC Thurm e.V. im ADMV zu den jüngeren Motorsportclubs unseres Landes. Von Beginn verschrieb man sich dem Motocross und wurde nach vielen Jahren als Veranstalter von DMSB-Pokal-Läufen vor zwei Jahren erstmals mit einem DM-Prädikatslauf bedacht. Seitdem richtet man als verlässlicher Partner alljährlich einmal die DM 125 aus. So auch in diesem Jahr, konkret am ersten September-Wochenende. Nach den Läufen zur Sachsenmeisterschaft am Samstag ging es tags darauf wieder um Punkte für die 125er DM. Hinzu kamen Läufe zur Deutschen Jugendmotocross Meisterschaft (DM 85) und zur Seitenwagen-LVMX. In der 85er-Klasse war es der Finallauf, wobei der Westfale Mika Kordbarlag den Titel gewann vor Gianluca Ecca (Alpen) und dem ADMV-Fahrer Tilo Wittlerbäumer vom MC Neutrebbin.

Im Mittelpunkt des Interesses der über 2000 Zuschauer stand bei hochsommerlichen Temperaturen natürlich die 125-ccm-Klasse, wobei das nicht mehr ganz richtig ist. Seit einigen Jahren beherbergt diese Klasse sowohl 125-ccm-Zweitakter, als auch Viertakter mit bis zu 250 ccm Hubraum, wobei die tief röhrenden Dampfhämmer deutlich Oberwasser haben. International ist das genau so, nur trägt diese Hubraum-Kategorie da den Namen MX 2. In diesem Jahr zieht

Ehre wem Ehre gebührt: Angus Heidecke, Daniel Siegl, Christian Brockel (v.l.)

Professionell POWERPLUS TOOLS und Bezahlbar

€ 109,-
PP-T 0399
ALU RAMPE
Alu Rampe für Motorräder bis zu 300 kg
L= 2.25 Mtr. Einklappbar

PP-T 0398
HUBSTÄNDER
Kapzität max. 200 kg
Min. Höhe 32.5 cm
Max.Höhe 42 cm
€ 35,-

PP-T 0365
HECKSTÄNDER
€ 24,90

€ 45,-
PP-T 0381
KOMBISTÄNDER
Kombiständer (Vorne und Hinten)

Auch Versand
POWERPLUSTOOLS GmbH
Wildeshauser Straße 83
26197 Ahlhorn

www.powerplustools.de
ÖFFNUNGSZEITEN: Mo–Fr. 8.30–17.00, Sa. 8.30–16.00

Alle Preise inkl. MwSt.
Tel. 04435 91 606 77
Fax 04435 91 606 81
info@powerplustools.de

Fotos: Horn

Angus Heidecke war die zweitstärkste Kraft.

Daniel Siegl war das Maß aller Dinge.

die deutsche MX-Szene so langsam nach und nennt die kleinste Hubraumklasse im Männerbereich ebenfalls mehrheitlich MX 2.

Fünf Doppelveranstaltungen umfasst die Serie 2011, wovon drei schon Geschichte waren. Als klarer Tabellenleader kam der Thüringer Daniel Siegl nach Thurm. Bei allen vorangegangenen Rennen war der Kalli-KTM-Pilot mit vier Laufsiegen und zwei zweiten Plätzen klar das Maß der Dinge. 34 Punkte betrug so sein Vorsprung auf den Tschechen Filip Neugebauer, der nun auf der nur 1,430 Kilometer langen Thurmer Rennstrecke „An der Lindenallee“ im Zugzwang war. Um es vorweg zu nehmen, daraus wurde nichts. Daniel Siegl hatte erneut alles unter Kontrolle. Im ersten Lauf ging Neugebauer im ersten Nadelöhr zu Boden und eilte daraufhin dem Feld hinterher. Daniel Siegl hatte lange Zeit geführt, ließ aber kurz vor Schluss Neugebauers Pfeil-Kawasaki-Teamkollegen Florent Richier ohne große Gegenwehr passieren. „Ich wurde zwar zum Rennende hin etwas müde, aber mit Blick auf die Meisterschaft habe ich gar nicht erst versucht, gegenzuhalten“, meinte der damals noch 27-Jährige, der drei Tage später sein nächstes Wiegenfest feierte. Den Bronzerang sicherte sich Kevin Wouts, der Dritte aber längst nicht letzte im Bunde der Pfeil´chen Kawa-Truppe. Filip Neugebauers Aufholjagd endete unter den 32 Gestarteten auf Platz acht.

Auch im zweiten Lauf tat sich der Tscheche, seines Zeichens dreifacher Deutscher Meister (2x Open, 1x DM 125), schwerer als gewohnt bzw. es nötig gewesen wäre. Immerhin wurde er diesmal Dritter. Nachdem der vierfache Deutsche und amtierende DM-125-Meister Florent Richier mit Schmerzen in seiner lädierten Hand aufgab, hatte Daniel Siegl diesmal gar nichts mehr zu befürchten und fuhr einen souveränen Start-Ziel-Sieg vor seinem Teamkollegen Angus Heidecke nach Hause. Mit diesem 2-1-Resultat gewann Siegl auch beim vierten Saisonrennen die Tageswertung vor Angus Heidecke (Sandersdorf, 5-2) und Christian Brockel (Cottbus, 4-4). In der Gesamtwertung hatte er somit 48 Punkte Vorsprung, sprich beim Finale am 9. Oktober in Lugau benötigt er nur noch zwei Pünktchen, um seinen zweiten DM-Titel nach 2005 (DM Open) unter Dach und Fach zu bringen. „Viel besser als heute geht es fast nicht. Ich hätte die Meisterschaft zwar gern hier schon perfekt gemacht, aber die Ausgangposition ist fürs Finale nicht so schlecht“, beschrieb Daniel Siegl seinen Gemütszustand, begleitet von einem schelmischen Grinsen.

Grund zur Freude hatte auch Jörg Fiedler, der 1. Vorsitzende des MSC Thurm: „Wir sind im Verein nur rund 50 Mitglieder, doch zu unserer Motocross-Veranstaltung kommen annähernd noch einmal so viele angehörige Helfer und Externe hinzu. Wir sind ein eingespieltes Team und so hat auch diesmal wieder alles reibungslos geklappt. Im nächsten Jahr feiern wir unser 20-jähriges Jubiläum, da wollen wir natürlich wieder einen DM-Lauf ausrichten, allerdings ganz gern die Open-Klasse“, lautete sein Fazit und erster vorsichtiger Ausblick zugleich. **Thorsten Horn**

▷ ergebnisse

Deutsche Meisterschaft, 125 ccm: 1. Daniel Siegl, Flurstedt, 47 Punkte (22/25); 2. Angus Heidecke, Sandersdorf, 38 (16/22); 3. Christian Brockel, Dresden, 36 18/18). – **85 ccm:** 1. Mika Kordbarlag, Schloß Holte, 23,5 Punkte (11/12,5); 2. Gianluca Ecca, Alpen, 23,5 (12,5/11); 3. Tilo Wittlerbäumer, Rüdersdorf, 20 (10/10).

Landesmeisterschaft + LVMX 65 ccm: 1. Amon Wessely, Gotha, 50 Punkte (25/25); 2. Nicolas Scheunemann, Parmen, 40 (18/22); 3. Ben Kobbelt, Panketal, 38 (20/18). – **50 ccm:** 1. Marnique Appelt, Woltersdorf, 50 Punkte (25/25); 2. Nick Domann, Meseberg, 42 (20/22); 3. Pascal Sikorski, Heideblick, 42 (22/20).

Landesmeisterschaft, Masters: 1. Petr Kolencik, Tschechien, 50 Punkte (25/25); 2. Michi Schmidt, Thurm, 40 (20/20); 3. André Schubert, Waldkirchen38 (16/22). – **Old Masters:** 1. Thomas Fritsch, Merkkleeberg, 47 (22/25); 2. Volkram Lechner, Langenbernsdorf, 47 (25/22); 3. Jens Fankhänel, Oelsnitz, 40 (20/20). – **Youngster:** 1. 1. Marek Krejci, Tschechien, 38 (16/22); 2. Tony Winkler, Altmittweida, 38 (20/18); 3. Johnny Wagner, Neukirchen-Adorf, 36 22/14). – **Seitenwagen:** 1. Silvio Senz/Ronny Benning, Vockerode/Hohenwahlsdorf, 47 (22/25); 2. Axel Richter/Patrick Leskow, Bad Liebenwerda/Münchendorf, 47 (25/22); 3. Tino Hannuschke/Uwe Friedrisszyk, Luckau/Stahnsdorf, 40 (20/20).

Christian Brockel raste auf den 3. Gesamtrang.

Fotos: Horn

Classic Motocross in Barth

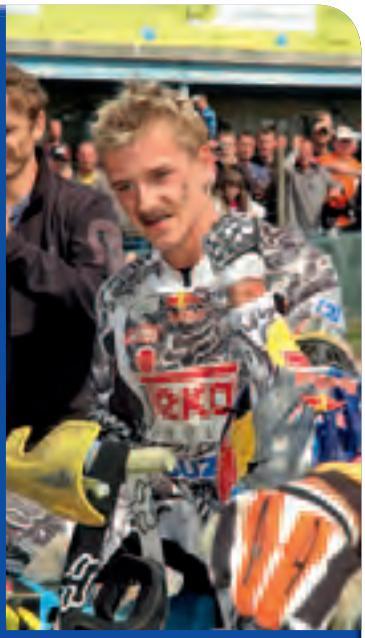
Den sechsten von acht Läufen des Deutschen DMV Classic Motocross Cups richtete der MSC Barth e.V. im ADMV am 13./14. August aus. Fahrer aus fünf Ländern gingen am Barther Kaninchenberg an den Start. Zirka 300 Zuschauer verfolgten die Rennen, wobei ihre besonderen Sympathien dem Lokalmatadoren Udo von Glowacki galten. Der 70-Jährige kam in der Klasse 60+ hinter dem Niederländer Johann Roosnik und Wolfgang Büttner aus Offenbach auf den dritten Platz.

Den Saisonabschluss dieser Classic-Serie mit den Klassen 40+, 50+ und 60+ sowie den beiden Klassen Twin Shock Pre 76 und Twin Shock Pre 83 richtet der ADMV-Club Flöha am 2. Oktober aus *(www.mc-floeha.de)*. **B.H.**

Udo von Glowacki führte hier das Feld an.

Nach 45 Jahren:

Ein Motocross-Weltmeister aus Deutschland



Weltmeister der Klasse MX 2: Ken Roczen aus Thüringen

Paul Friedrichs

Im Jahr 1966 wurde die Weltmeisterschaft im Motocross in der Schweiz eröffnet, Halbzeit war beim Rennen auf der in Thüringen gelegenen „Alten Warth" (DDR), das Finale fand mit dem 14. Rennen am 21. August in Beuern (BRD) statt. Paul Friedrichs (CZ 360 ccm, ca. 35 PS), der zum letzten Lauf nicht starten konnte, stand aber bereits mit sieben Siegen (56 Punkte) in der Saison als Weltmeister vor Tibblin (Schweden) und Smith (Großbritannien) fest. Es war das erste Mal, dass ein Deutscher den seit 1957 vergebenen Titel gewann; es folgten die Titel 1967 und 1968 in selbiger Klasse. Ab 1962 wurde die WM auch in der 250-ccm- und ab 1975 in der 125-ccm-Klasse ausgetragen.

In diesem Jahr kam der Deutsche Ken Roczen mit 43 Punkten Vorsprung auf Jeffrey Herlings (Niederlande) nach Gaildorf zum vorletzten WM-Lauf der Klasse MX 2. Hier machte der für den MSC Teutschenthal startende Crosser das Wunder perfekt: Sieg im ersten Durchgang, Dritter nach einem Sturz auf schmieriger Piste im 2. Lauf. Mit bisher 635 Gesamtpunkten sicherte er sich vorzeitig den Titel 2011.

Ken, der im thüringischen Mattstedt aufgewachsen ist, begann schon als Kind mit Motocross, fuhr souverän in der 85-ccm-Klasse, war Jugendweltmeister in dieser Klasse, durfte vorzeitig „aufsteigen", wurde von Suzuki in der WM 2009 gefördert und 2010 bereits Vizeweltmeister.

Der 17-Jährige ist ein Ausnahmetalent. Wegen ihm hat sich in Deutschland eine große Fangemeinde aufgebaut. Solch eine Leistung beflügelt immer, junge Burschen auf dem Motorrad wollen so sein wie Ken. Da in den USA der Crosssport einen sehr hohen Stellewert besitzt und Stars in dieser Sportart auch „gutes Geld" verdienen können, wird der junge Weltmeister auch diesen Weg einschlagen. Hinsichtlich Beruf und weiterer Chancen des Aufstiegs sowie der Lebenssicherung ist ihm das nicht übel zu nehmen. Die Macher in der hiesigen Crossszene haben nunmehr das Problem anzugehen „Wer kommt jetzt"?

Gemeinsam mit Maximilian Nagl und Marcus Schiffer reist Ken Roczen im September nach Frankreich, um bei der Mannschafts-WM die deutschen Farben zum Saisonfinale zu vertreten. **H.T.**

Fotos: Karlheinz Hänßgen, Kai-Uwe Sickert, Archiv

12. „Muldental-Rallye“ des MSC Wurzen

Immer entlang der Mulde

Mit der 12. „Muldental-Rallye“ des MSC Wurzen e.V. fand dieses Jahr der Start zur Sachsenmeisterschaft im Zweirad-Rallye-Sport etwas anders statt. Zwar war das Datum vom 22. Mai nicht ungewöhnlich und auch der MSC Wurzen hatte in langer Vergangenheit schon Meisterschaftsläufe im Motorrad-Rallye-Sport durchgeführt. Damit war Erfahrung mehr als gegeben. Ungewöhnlich war nur, dass die Winterzielfahrt im Januar nicht mehr im Terminkalender zur Sachsenmeisterschaft stand und somit Solo- und Beiwagenfahrern Chancengleichheit bringen sollte. Jedoch zurück nach Wurzen.

Anders war auch, dass Nennungen nur online über die Homepage des MSC Wurzen möglich waren. So fuhren wir erwartungsvoll am bewussten Sonntagmorgen nach Wurzen. Erste Anlaufstelle war die „Chili – Eventbar“. Hier wurden Roadbooks ausgegeben, Startnummern verteilt und auch neu, eine Einverständniserklärung zur Fotoverwendung abgegeben. Laster der neuen Zeit halt! Die „Neue Zeit“ bestimmte auch die Fahrerbesprechung. Eine ansprechende Multimediashow mit „Vorabfilm“ und Fahrerbesprechung durch die Werbeagentur Wurzen und Fahrtleiter Thomas Siegmund lockerte das Teilnehmerfeld sichtlich auf. Zu letzteren gehörten immerhin 32 Motorrad- und 11 Pkw-Besatzungen.

32 Motorradfahrer gingen an den Start.

Sieger in der Klasse bis 37 KW: Falk Preusche

Gestartet wurde dann im Minutentakt nach Startnummernreihenfolge. Per Roadbook, das ausschließlich Bordbuchzeichen führte, wurden wir zu ersten Wertungsprüfung geleitet. Alle Wertungsprüfungen wurden auf Bestzeit gefahren und stellten anspruchsvolle Aufgaben an Fahrzeugbeherrschung und die Gashand. Egal ob Sprint-Slalom auf dem Parkplatz oder Landstraßensprint mit Zwischenhalt. Nach jeder Wertungsprüfung folgte eine Zeitkontrolle und dies je fünfmal. Auf den Etappen dazwischen führte uns Thomas Siegemund links und rechts der Mulde über wunderschöne Sträßchen und herrliche Hügellandschaft. Eine gut zu fahrende Motorradstrecke.

Nach Bewältigung dieser Aufgaben, kurzen Schauern und immer wärmer werdender Gewitterluft trafen sich alle wieder am Nachmittag in der „Chili – Eventbar“. Dessen Betreiber hatte inzwischen den Grill angeworfen und verkürzte bei Steak, Bratwurst und Fassbrause die Wartezeit auf die Siegerehrung. Unterdessen liefen über den Beamer schon die Bilder des Tages.

Mit einer großen Siegerehrung durch Thomas Siegemund fand eine schöne Veranstaltung ihr Ende. Wir danken Thomas und dem MSC Wurzen und würden uns freuen, auch 2012 wieder zu starten.

Lutz Demuth,
MC Görlitz e.V. im ADMV

▷ ergebnisse

Klasse bis 37 KW: 1. Falk Preusche, MZ Baghira 660; 2. Falk Böttrich, BMW F 650 Dakar; 3. Sebastian Vogler, Honda NX 650.

Klasse ab 38 KW: 1. René Friedrich, Triumph Tiger 1050; 2. Daniel Banet, KTM LC8 Adventure; 3. Heiko Oguntke, Suzuki DL 650.

Klasse Auto Straßenwagen: 1. Lutz Kirsch, VW Golf 2; 2. Ralf Zoche, Suzuki Swift; 3. Sven Himmel, MB E320.

Weißeritz-Rallye des MC Freital

Immer wieder Dippoldiswalde

Start- und Zielort der diesjährigen Rallye „Weißeritz 2011“ des MC Freital e.V. im ADMV war am 28. Mai Dippoldiswalde. Fahrtleiter Falk Böttrich hatte im dortigem Sportpark die Kegelbahn als Vor- und Organisationsraum gewählt. Ein ruhige Kugel erwartete das zahlenmäßig größere Fahrerfeld als 2010 jedoch nicht.

Nach der Technischen Abnahme auf dem dazugehörigem Parkplatz folgte die eineinhalbstündige Streckenvorbereitung. Der Start zum ersten ADMV-Meisterschaftslauf 2011 war gleich nebenan auf dem Schulhof der Dippoldiswalder Schule. Ein Slalom bildete den Auftakt, ehe es ins Vorerzgebirgsland ging.

Die ersten zwei Streckenabschnitte wurden auch für die Sachsenmeisterschaft gewertet. Es ging über zum Teil alt

Die Ruhe vor dem Start.

Fotos: Lutz Demuth

Sieger in der Klasse über 37 KW: Heiko Oguntke vom MC Freital

bekannte Orte vergangener Rallyes. Schöne schmale Straßen mit unterschiedlichen Belägen machten einen Heidenspaß.

Immer nach einem Streckenabschnitt bildete der Schulhof in Dippoldiswalde die Zeitkontrolle und wieder eine Wertungsprüfung, aber auch die Möglichkeit zur Pause.

Der dritte Abschnitt war nur den ADMV-Meisterschaftsfahrern vorbehalten. Ein Slalom mit vier aufeinander folgenden Kreisen bildete den Abschluss dieser wunderschönen Rallye.

Während das Organisationsteam um Falk Böttrich über der Auswertung schwitzte, nutzen einige Teilnehmer die Möglichkeit, sich nahe gelegenen touristischen Erholungsmöglichkeiten anzuschauen. Eisessen an der Malta-Talsperre, welche 2002 Schlagzeilen während des Hochwassers machte, musste sein. Passend fuhr auch die Schmalspurbahn vorbei.

Zurück im Sportpark gab es die Ergebnisse. Nur acht Fahrer kamen ohne Fehlerpunkte von der Rallyestrecke. Bei diesen mussten die Zeiten aus den Wertungsprüfungen die Besten ermitteln. Nach der Siegerehrung gab Falk Preusche noch Neuigkeiten über die anstehende Langstreckenfahrt zum Besten.

Es war ein gelungener vorsommerlicher Rallyetag. Dafür gilt dem Fahrtleiter Falk Böttrich vom MC Freital im ADMV der Dank.

Lutz Demuth,
MC Görlitz e.V. im ADMV

▷ ergebnisse

Klasse bis 37 KW: 1. Falk Preusche, MC Freital, MZ Baghira; 2. Ulf Dettmar, MSC Suhl, Simson S70; 3. Marcel Keiner, MSC Suhl, Simson S70.

Klasse über 37 KW: 1. Heiko Oguntke, MC Freital, Suzuki DL 650; 2. René Friedrich, MC Görlitz, Triumph Tiger 1050; 3. Mathias Nündel, MV Franken, Honda Varadero.

Geschafft: Uwe Demuth vom MC Görlitz im Ziel.

39. Langstreckenfahrt „1000 km durch Deutschland“ des MC Freital

Quer durch Mecklenburg-Vorpommern

Immer am Wochenende mit der kürzesten Nacht des Jahres steht sie an: die „1000er“. Diesmal sollten Start und Ziel in Malchow sein und fast die gesamte Strecke in Mecklenburg-Vorpommern liegen. Dort war ich schon lange nicht mehr – meine Vorfreude war besonders groß.

Dank eines Tages Urlaub konnte ich bis Malchow schon gut 600 Kilometer bei schönstem Wetter genießen. Richtig los ging es am Freitagabend mit der Abnahme und den Fahrtunterlagen. Die anschließenden Diskussionen über die Feinheiten der Streckenführung waren auch dieses Jahr wieder ein geselliger Auftakt dieser besonderen Veranstaltung.

Am Samstagmorgen trafen wir uns zur Fahrerbesprechung und Fahrtleiter Falk Preusche freute sich über insgesamt 73 Teilnehmer und besonders über zirka 15 Neueinsteiger, die sich mit dem Langstrecken-Bazillus infizieren wollten.

Im Anschluss wurde der Platz auch gleich für den ersten Slalom genutzt und damit der Reigen der Landstraßenetappen, Wertungsprüfungen und Durchfahrtskontrollen eröffnet, der uns bis zum frühen Sonntagmorgen durch den Nordosten Deutschlands führen sollte.

Die ersten Etappen nach Malchin, Schwerin und Groß Schwiesow boten Alleen, Wälder, Seen und durchaus einige Hügel mit ansprechend kurvigen Landstraßen. Auch die ersten drei Wertungsprüfungen, allesamt Slaloms, waren anspruchsvoll.

Der anschließende Weg zum Darß war theoretisch einfach, aber praktisch herrschte schier endloser Stau auf den Bundesstraßen. Wenigstens ein Stück weit konnten wir diesen auf kleineren Straßen umfahren, bevor es im Kolonnenverkehr Richtung Fischland ging. Zur Durchfahrtskontrolle im Heimatmuseum Zingst hatte uns der erste Regenschauer eingeholt.

Am Start der Wertungsprüfung in Groß Schwiesow.

Fotos: Lutz Demuth

Über die Meinigenbrücke fuhren wir zurück ans Festland und wenig später in erneut strahlendem Sonnenschein und mit herrlicher Aussicht über den weiten Bogen der Rügenbrücke auf Deutschlands größte Insel. Auch hier standen örtlich kilometerlange Autoschlangen, aber zum Glück hieß unser nächstes Ziel Wittower Fähre, wo es deutlich ruhiger zuging.

Fahrerisch anspruchsvoll wurde der Abschnitt dennoch, denn kaum an Bord der Fähre erreichte uns ein deftiges Gewitter, welches die kommenden gut zwei Stunden das Wetter bestimmte. Über Kap Arkona und Sassnitz-Mukran erreichten wir schließlich die Rügenfähre in Glewitz, die uns über kabbeliges Wasser zurück ans Festland brachte. Nach einem originellen Slalom in Neuendorf bei Greifswald brachte uns die Peenebrücke auf die Insel Usedom und schließlich zum Schullandheim Peenemünde, wo die Zwangspause anstand.

Siegerehrung für die Klasse über 37 KW: Mathias Nündel, Matthias Hackl, René Friedrich (v.l.)

Die 90 Minuten vergingen schnell mit gutem Essen und umpacken. Es war sehr angenehm, für die Kühle der Nacht die Futter in den Kombis und vor allem die trockenen Ersatzhandschuhe an den Händen zu haben.

Im letzten Abendlicht überquerten wir Usedom nach Osten und kehrten über eine weitere Zugbrücke aufs Festland zurück, um der leeren und gut ausgebauten Bundesstraße bis Pasewalk zu folgen. Auf den folgenden Etappen nach Boitzenburg (sic), Woldegk, Jürgenstorf und Güstrow waren wir wieder teilweise auf kleineren Straßen unterwegs, welche durch streckenweise Feuchtigkeit und Wildwechsel unsere volle Aufmerksamkeit verlangten.

Allerdings ist die Mittsommernacht kurz im Norden, und so machte sich bereits in Güstrow wieder allmählich das Tageslicht bemerkbar. Von dort war es nicht mehr weit nach Malchow und ein letzter Sprint im Morgenlicht beschloss nach 985 Kilometern den sportlichen Teil der diesjährigen „Langstrecke".

Quadbesatzung: Susanne Jungnickel aus Heidenau und Elisabeth Gutzy-Bernstein aus München.

Zurück in der Jugendherberge ließen wir uns traditionsgemäß eine deftige Suppe und ein „Zielbier" schmecken. Nach kurzem, regen Austausch über die besonderen Erlebnisse der letzten 20 Stunden fielen wir ins Bett.

Schließlich konnten gegen 14:00 Uhr die Teilnehmer und Organisatoren gemeinsam die Siegerehrung im Sonnenschein genießen. Die 39. Langstreckenfahrt für Motorräder und Gespanne fand damit ihren Abschluss und es war aus meiner Sicht organisatorisch eine der besten. Darum noch einmal ein großes Dankeschön an den MC Freital im ADMV e.V. und die vielen Vereine und Motorsportfreunde, die diese spezielle Veranstaltung durch ihr Engagement erst möglich machen.

Am 16.06.2012 wird die 40.(!) 1000-Kilometer-Fahrt in Freital bei Dresden starten und es wäre für alle Beteiligten schön, dieses Jubiläum mit noch ein paar Teilnehmern mehr zu feiern.

Mathias Nündel,
MV Franken im ADAC

▷ ergebnisse

Klasse bis 37 KW: 1. Falk Preusche, MC Freital, MZ Baghira 660; 2. Andre Petryka, Berlin, Suzuki DR 650 RS; 3. Frank Düwel, Werneuchen, Suzuki DR Big.

Klasse über 37 KW: 1. Matthias Hackl, Vaihingen, Yamaha RD 350; 2. René Friedrich, MC Görlitz, Triumph Tiger 1050; 3. Mathias Nündel, MV Franken, Honda Varadero.

Klasse Gespanne und Quad: 1. Heinrich Wack/Udo Müller, Marburg/Wollmar, HWO BMW R80; 2. Stefan Czech/René Ulbrich, Berlin, Yamaha XTZ 750; 3. Dietmar Straube/Wolfgang Urbansky, Molauer Land/Freiroda, BMW K100LT.

Mannschaftswertung: 1. „Die Radlosen" (Falk Böttrich, Falk Preusche, Alexander Werner, Ronald Müller); 2. „Team 1984" (Hans Hannemann, Matthias Hackl, Bernd Rosenberger, Markus Vollmer); 3. „Hultsch-Hertel" (Jörg Hertel, Kurt Hertel, Reiner Hultsch, Matthias Hultsch).

Sprintwertung: 1. Andre Petryka, Berlin, Suzuki DR 650 RS; 2. Falk Preusche, MC Freital, MZ Baghira 660; 3. Heiko Beger, Moritzburg, KTM Adventure.

Infos, Ausschreibungen, Nennungen:
www.zweirad-rallye.de

Siegerehrung für die Klasse Gespanne: Stefan Czech, René Ulbrich, Heinrich Wack, Udo Müller (v.l.)

Fotos: Lutz Demuth

3. ADMV-Hundsmarter-Classic

Zwei Serien – eine Klassikveranstaltung

Thomas Männel auf einer Gillet von 1929.

Mit bewährtem Konzept wusste Mitte Mai auch die 3. ADMV-Hundsmarter-Classic zu überzeugen. Von Beginn an setzt der veranstaltende 1. Auer MSC e.V. auf die Kombination von ADMV Classic Cup und der aus den alten Bundesländern stammenden Autorennserie GLPpro. „Wer, womit, woher ist doch letztlich uninteressant. Wichtig ist, dass es ins Schema passt und unserem gemeinsamen Ziel dient – dem Erhalt und die würdige Präsentation historischer Renntechnik." Der das zum wiederholten Male sagte, war einer der Erfinder des ADMV Classic Cups als Veranstaltungsserie für den lizenzfreien Oldtimer-Motorsport und zudem 1. Vorsitzender des ersten ADMV-Clubs der Geschichte sowie Fahrtleiter der Hundsmarter-Classic, Thomas Haase.

Knapp 150 Teilnehmer und an die 2500 Besucher bevölkerten die 3. ADMV Hundsmarter Classic, welche wieder als Gleichmäßigkeitsbergrennen ausgeschrieben war. Nachdem man im Vorjahr mit Regen und tiefen einstelligen Temperaturen so seine liebe Not hatte, passte das Wetter im Großen und Ganzen diesmal.

Der Großteil der Fahrzeuge war ein wahrer Augen- und Ohrenschmaus und ließ die Veranstaltung erneut zum Fest der Sinne werden. Um alle Schmuckstücke einer längst vergangenen Zeit würdigen zu können, reicht der Platz leider nicht aus, doch seien zumindest die ältesten Exponate des Wochenend-Museums unter freiem Himmel genannt. Seitens der Motorräder waren dies gleich drei, die allesamt aus dem Fabrikationsjahr 1929 stammen: die Gillet 500 des Wernesgrüners Thomas Männel, die Standard 500 von Georg Zwinger aus Landau und die ebenfalls mit einem halben Liter Hubraum ausgestattete Neander von Reinhard Pässler aus Sehmatal. Der imaginäre Pokal für das älteste Auto ging an den Drebacher Thomas

Thomas Hoffmann in einem DKW F1 Monoposto von 1931.

Andreas Kunz und Norbert Huster aus Lichtenstein im Gespann BMW R 50S von 1963.

Hoffmann und dessen, im Gegensatz zu den Einspurern, lediglich zwei Jahre jüngeren DKW F1 Monoposto. Mit den zweirädrigen Raritäten setzten sich die Herren Männel, Zwinger und Pässler keinem großen (Renn-)Stress aus und kämpften auch nicht um Meisterschaftszähler zum ADMV Classic Cup.

Andere hingegen schon, und so holte sich in der Klasse 1 (Renn- und Sportmotorräder bis Baujahr 1945) Heiko Müller aus Crimmitschau mit einer Norton 500 von 1931 den Tagessieg sowie das Punktemaximum im Cup. In den Klassen 2, 3 und 4 (Renn- und Sportmotorräder bis 175 ccm, bis 250 ccm und über 250 ccm jeweils bis 1985) gelang das Gleiche Hel-

Fotos: Horn

mut Kröll aus Altenstadt mit einer NSU Super Fox von 1957, Falk Heinze aus Zwickau mit einer Yamaha RD 250 von 1977 bzw. Wilfried Dierker aus Wilsleben mit einer Honda CB 550 von 1973. Nicht nur aus Chronistenpflicht sei erwähnt, dass, abweichend zur Classic-Cup-Wertung, die Tagessieger in der Klasse 3 Diethard Pfeiffer aus Schwarzenberg mit einer MZ-HB 250 von 1966 und in der Klasse 4 Mario Reinwardt aus Raschau auf einer MV Agusta 350 von 1970 waren. In der Klasse 5 (Seriensportmotorräder ohne Hubraumbegrenzung bis Baujahr 1985) gab es durch den Schleizer Heinz-Jürgen Walther mittels seiner AWO 425 von 1953 wiederum die Übereinstimmung in Sachen Tages- und Cupsieg.

Bei den Gespannen bis Baujahr 1985 brachten Mario Reinwardt/Knut Rottloff mit ihrer Honda Derbyshire 600 von 1977 die konstantesten Fahrten die Auffahrt vom Unter- zum Oberbecken des Pumpspeicherwerkes Raschau-Markersbach hinauf, doch schizophrener Weise gewann der Westdeutsche Horst-Maria Kowalski und sein Co. Knut Wasiak

Heinz Rosner vom 1. Auer MSC nutzte die Veranstaltung zu Testläufen.

Peter Weber aus Baiersdorf, ein Akteur der GLPpro-Bergmeisterschaft, im NSU Brixner.

mit einem LCR-Suzuki-Gespann von 1992 die Cup-Wertung. Übrigens mit dem gleichen Gespann versuchten diese sich eine Woche später am IDM-Lauf auf dem Nürburgring. Somit brachte er innerhalb weniger Tage einmal ein zu junges und einmal ein zu betagtes Gespann an den Start. Zum Veranstaltungscharakter passte es in beiden Fällen nicht.

Anders als bei den Motorrädern gewann das älteste Automobil der Veranstaltung, besagter DKW F1 Monoposto von 1931 mit Thomas Hoffman aus Drebach am Steuer, die Rennwagenklasse, und der Zweitplatzierte Frank Menzel aus Schwarzenberg entschied mit seinem Wartburg-Eigenbau von 1959 die ADMV-Classic-Cup-Wertung für sich. Bei den Tourenwagen gewann Nico Zitzmann aus Steinach im Opel Kadett von 1970 die Tages- und Stefan Pohl aus Plauen im Lada RS von 1972 die Cup-Wertung. Gleiches Prozedere bei den Renntourenwagen, bei denen Alexander Weigel aus Grünhain-Beierfeld im VW Golf II von 1986 der insgesamt Beste und Thomas Sachse aus dem thüringischen Erfurt im Polski Fiat von 1975 als Zweiter der beste Cup-Fahrer war.

Nachdem die 3. ADMV-Hundsmarter-Classic geschafft war, widmeten sich die emsigen Clubmitglieder und fleißigen Helfer des 1. Auer MSC umgehend der Vorbereitung des Zschorlauer Dreieckrennens am 27. und 28. August.

Thorsten Horn

Danny Raupach aus Schwarzenberg im Wartbung 353

Fotos: Horn

8. Niederschlesisches Oldtimertreffen des MC Görlitz e.V.

Auch Geschick war gefragt

Ein voll gefüllter Landskron Brauereihof war das Bestimmende beim Oldtimertreffen des MC Görlitz am 14. Mai. Insgesamt 89 Kfz-Veteranenfahrzeuge gingen auf die Strecke zur Oldtimer-Rallye. Diese führte über zwei Runden rund um Görlitz.

Auf der ersten 37 Kilometer langen Runde waren Wertungsprüfungen wie Startprüfung, Wegfahren vom Hindernis, Heranfahren ans Hindernis, Viereck mit dem Hinterrad befahren, Spurbrett befahren, mittiges Platzieren des Veteranen zwischen Landskronkästen vorgegeben. Nach der Mittagspause ging es auf die 39,8 Kilometer lange zweite Runde. Hier waren noch zwei Wertungsprüfungen zu absolvieren. Ein Hupenknopf musste genau überfahren werden und am Schluss sollte punktgenau auf Höhe Achse des Hinterrades gehalten werden.

Zwischendurch gab es einen Kaffee-/Kuchenstopp am Museum in Markersdorf, in dem historische Landtechnik zu sehen war. Viele Besucher betrachteten die Teilnehmer mit ihren toll restaurierten Fahrzeugen. Heinz Otto aus Görlitz war der älteste und Marcel Kiesewetter aus Girbigsdorf der jüngste Teilnehmer. Bei den Automobilen präsentierte Matthias Otto aus Görlitz einen „Studebaker Erskine Six" aus dem Jahre 1929 als ältestes Fahrzeug.

In fünf Klassen wurden die Sieger und Platzierten ausgezeichnet. Es war ein toller Tag. Der MC Görlitz dankt der Landskron Brauerei, den Sponsoren und Helfern für die engagierte Unterstützung.

MC Görlitz e.V. im ADMV

▷ ergebnisse

Klasse Motorräder Baujahr 1935 bis 1975: 1. Rocco Wendler, Dresden, Jawa 50 Typ 20, Baujahr 1967; 2. Thomas Franz, Dresden, Berlin Roller, 1961; 3. Bernd Benjowski, Görlitz, MZ BK 350, 1956.

Klasse A5 Automobile bis Baujahr 1950: 1. Matthias Otto, Görlitz, Studebaker, 1929; 2. Stanislaus Ritscher, Puschwitz, Magirus M27, 1935; 3. Ralf Matthias Pache, Görlitz, MB 200, 1934.

Klasse A7 Automobile Baujahr 1951 bis 1965: 1. Heiko Ziechank, Sohland, Renault 4CV, 1955; 2. Tobias Böhmer, Horka, Wartburg 311, 1960; 3. Joachim Ernst, MC Görlitz, Mercedes 220 S, 1957.

Klasse A8 Automobile Baujahr 1966 bis 1975: 1. Matthias Schmiedler, Spremberg, Opel Rekord Coupe, 1975; 2. Friedemann Mathieu, Görlitz, Mercedes, 1968; 3. Andreas Wieland, Schönau Berzdorf, Triumph TR6, 1973.

Klasse A10 Youngtimer bis Baujahr 1985: 1. Stefan Symczak, Polen, Opel, 1977; 2. David Friedrich, Neißeaue, MZ 250, 1981; 3. Knut-Heinz Weiner, Görlitz, MB W 107 Cabrio, 1979.

Ein Mercedes SL vor dem Museum Markersdorf.

Ein Wartburg 311 Coupe, Baujahr 1961, auf der WP Seitenabstand.

Familie aus Dresden auf einem Berlin-Roller, Baujahr 1961.

10. Präsentationslauf für historische Rennfahrzeuge im Käbschütztal

Sonnenschein zur Feier des Tages

In diesem Jahr feierten die Oldtimerfreunde Käbschütztal e.V. gemeinsam mit 170 Fahrern und etwa 1000 Zuschauern das 10-jährige Jubiläum auf dem Käbschütztalring. Am 21. und 22. Mai wurde die sonst so ruhige Ortsumgehung wieder zur Rennstrecke umgebaut.

Bernd Wieczoreck, Chef der Veranstaltung, erinnert sich: „Aus einer Idee heraus habe ich im Sommer 2001 diverse Leute angerufen und gefragt, ob Interesse an einer solchen Veranstaltung besteht. Die Resonanz war gut und so starteten wir Anfang Oktober 2001 den ersten Lauf mit etwa 15 Fahrern. Niemand hatte geglaubt, dass sich diese Idee durchsetzen würde. Aber ich wusste, dass ich viele Rennen auf dem Käbschütztalring veranstalten werde. Umso mehr freut es mich, dass wir mittlerweile das zehnte Rennen fahren. Vielen Dank an alle Sponsoren, Helfer und Fahrer, die dies ermöglicht haben."

Natürlich darf zu so einem Jubiläum das schöne Wetter nicht fehlen. Und so schien die Sonne mit aller Kraft, so dass dem ein oder anderen in seiner Lederkombi doch recht warm wurde. Gefahren wurde auf

Niklas Reichert auf einer Honda CB 250, Baujahr 1974.

Die Klasse 4 vor dem Start.

Fotos: MC Görlitz (3), Oldtimerfreunde Käbschütztal (2)

Gleichmäßigkeit in acht Klassen: Solomotorräder Klasse 1-5, Gespanne unterteilt in Sitzer und Kneeler, Karts und die 50-ccm-Simson-Klasse.

Die geringste Zeitdifferenz (0,06 Sekunden) erreichte an diesem Wochenende Dr. Michael Stingl auf einer Yamaha 350 LC.

Insgesamt war es eine gelungene Veranstaltung dank der zahlreichen Sponsoren, Feuerwehren, freiwilligen Helfer und Fahrer.

Kristin Wieczoreck,
Oldtimerfreunde Käbschütztal e.V. im ADMV

Frank Wendler/André Krieg im Gespann DWR Honda Kneeler 600, Baujahr 1978

▷ ergebnisse

Klasse 1, Renn- und Sportmotorräder bis Baujahr 1945: 1. Gerhard Spychalla, Gilera SS600, 1943, 0,35 Sekunden Differenz; 2. Sabine Spychalla, beide Berlin, Benelli 250, 1937, 0,49; 3. Hans Olbertz, Plauen, Ariel Red Hunter VH 500, 1938, 0,65.

Klasse 2, Renn- und Sportmotorräder bis 175 ccm der Baujahre 1946–1985: 1. André Seipt, Raschau, Malanca/RE 125, 1978, 0,29; 2. Gernot Weser, Riesa, Kreidler Florett RS 50, 1978, 0,56; 3. Enrico Naundorf, Pahlsdorf, MZ EB 150, 1979, 0,80.

Klasse 3, Renn- und Sportmotorräder bis 250 ccm der Baujahre 1946–1985: 1. Jens Eberlein, Hohenstein-Ernstthal, Yamaha TD3-Replica 250, 1972, 0,80; 2. Stefan Oßwald, Halle, MZ TS 250 Rennumbau, 1979, 1,31; 3. Niklas Reichert, Lichtenstein, Honda CB 250, 1974, 1,93.

Klasse 4, Renn- und Sportmotorräder über 250 ccm der Baujahre 1946–1985: 1. Dr. Michael Stingl, Amtsberg, Yamaha RD 350 LC, 1980, 0,06; 2. Peter Zehl, Wildenfels/Schönau, Benelli RS-Rennmaschine 500, 1975, 0,28; 3. André Bösewetter, Chemnitz-Grüna, Yamaha RD 350 LC, 1980, 0,37.

Klasse 5, Seriensportmotorräder ohne Hubraumbegrenzung der Baujahre 1946–1985: 1. Wolfgang Kilschautzki, Annaberg-Buchholz, Honda CB 900 Bold'Or, 1982, 0,30; 2. Roland Stephan, Altenberg/Waldidylle, Suzuki RGV 250, 1989, 0,50; 3. Heinz-Jürgen Walter, Schleiz, AWO 425, 1953, 0,94.

Klasse 6, Rennmotorräder mit Seitenwagen der Baujahre 1946–1985: 1. Ralf Schuster/Meinhard Bauch, Lichtenstein, HEB Sidecar 350, 1963, 3,79; 2. Stefan Pelenus/René Pelenus, Klipphausen, BMW R65 Kneeler EB, 1978, 6,78; 3. Frank Wendler/André Krieg, Bernsdorf/Oberlungwitz, DWR Honda Kneeler 600, 1978, 9,69.

Klasse Simson 50 ccm: 1. Steffen Grafe, Löthain, 1,98; 2. Ronny Stegemann, Riesa, 3,11; 3. Wigand Weigert, Diera-Zehren, 6,29.

Klasse K-Wagen: 1. Dieter Girschik, Sebnitz, K-Wagen-EB, MZ 150 ccm, 1973, 0,08; 2. Günter Gläßer, Chemnitz, Kart-EB, MZ 150 ccm, 1982, 0,92; 3. Lutz Reimann, Höckendorf, K-Wagen-EB, MZ 150 ccm, 2,27.

oldtimer- und traktorentreffen

7. Grünhainer ADMV Oldtimer- und Traktorentreffen

Am 28. Mai veranstaltete der MC Grünhain das 7. ADMV Oldtimer- und Traktorentreffen. Bei trockenem Wetter kamen mit 228 so viel Aussteller wie noch nie nach Grünhain und brachten den Hartplatz des Grünhainer SV an die Kapazitätsgrenze. Die Mannen um Rainer Keller hatten erneut alles im Griff. Auch den Kleinsten wurde wieder viel geboten. So gab es Rundfahrten, Kinderschminken oder das Kinderkarussell des Kleingartenvereins am Südhang.

Mit dem ältesten Traktor, einem Deutz, Baujahr 1937, war Gerold Kästner aus Mitteldorf angereist. Die weiteste Anreise hatte wieder einmal unser Stammgast Wolfgang Reichert aus Salzstetten im Schwarzwald. Für die rund 600 Kilometer weite Anreise wählte er diesmal einen überdachten Lanz, mit einem Schäferwagen im Schlepp, der als Schlafgelegenheit genutzt wird.

Zum Höhepunkt zählte auch in diesem Jahr die Rundfahrt durch die Berg- und Klosterstadt Grünhain. Beim Traktorziehen traten zehn Mannschaften mit je vier Personen an. Zwischen dem ersten und zehnten Platz war lediglich eine Differenz von 1,25 Sekunden.

Jens Ullmann,
MC Grünhain e. V. im ADMV

1. Firma Hahn Landtechnik Zwönitz; 2. Freiwillige Feuerwehr Grünhain; 3. MC Grünhain; 4. Oldtimerfreunde Beierfeld/2.Mannschaft; 5. De Kühnhaider; 6. Firma Gesa Grünhain; 7. Geflügelverein Grünhain; 8. Bulldogfreunde Lößnitz; 9. Bulldogfreunde aus dem Erzgebirge; 10. Oldtimerfreunde Beierfeld/1.Mannschaft.

228 Teilnehmer – das war Rekord!

Fotos: Oldtimerfreunde Käbschütztal, MC Grünhain

Flower Power

Die Väter des Trabant in der Talkrunde: Dr. Werner Lang, Dr. Winfried Sonntag, Dr. Werner Reichel (v.l.)

16. Internationales Trabantfahrer-Treffen in Zwickau

Im „Meckerkasten“ lagen nur Lobe

Drei Trabant-Ehrentage gingen am 26. Juni mit dem 16. ITT erfolgreich zu Ende. Zu den bereits vorangemeldeten 275 Fahrzeugen gesellten sich spontan noch weitere 100, die dem neuen Konzept des veranstaltenden August Horch Museums auf dem Platz der Völkerfreundschaft 550 Teilnehmer bescherten. Museums-Geschäftsführer Rudolf Vollnhals: „Die harten Vorbereitungswochen, in denen unser kleines Team neben dem normalen Museumsgeschäft dieses Großereignis geplant hat, haben sich absolut gelohnt. Die Fläche war gut gefüllt – viel mehr Fahrzeuge hätte der Platz nicht vertragen.“ Mit zum Erfolg beigetragen haben die mitorganisierenden Vereine Intertrab e.V., Motorsportclub Zwickau und Motorsport Sachsen Zwickau.

Neben dem angenehmen Flair kamen bei den Teilnehmern die Bewertung und das Bühnenprogramm besonders gut an. Bei der Bewertung wurden 145 Fahrzeuge von einer 40-köpfigen Jury in neun Kategorien auf Herz und Nieren geprüft. In einem „Meckerkasten“ konnte man seine Meinung kundtun. Hier hätte man sich unkompliziert so richtig Luft machen können. Die durchweg guten Kritiken dort gaben aber besonderen Grund zur Freude.

Am Samstagabend wurden, eröffnet durch die Zwickauer Oberbürgermeisterin Dr. Pia Findeiß, die ersten Drei jeder Kategorie mit einem individuellen Preis geehrt. In den späten Abendstunden sorgte die Band „P 70“ aus Leipzig mit ihrem Ostrock-Repertoire für nostalgische Momente.

Am Sonntag machten sich an die 200 Fahrzeuge zur traditionellen Trabi-Live-Parade auf und passierten dabei so wichtige Stationen wie beide Automobilmuseen, den Trabant nT-Produzenten IndiKar, das Automobilzulieferer-Zentrum Meta-Werk oder den Flugplatz als ehemaligen Austragungsort. Auf dem VW-Parkplatz versammelten sich alle ein letztes Mal und bildeten mit ihren Fahrzeugen die Buchstaben ITT.

August Horch Museum Zwickau GmbH

Blick auf den Festplatz

Vorstellung des Trabant nT (Elektrofahrzeug)

BUCHTIPP

Vierzylindermotoren gehören wohl zu den häufigsten Motorenbauarten, auch im Sport. Denn ein Motor ist nur so langlebig wie sein schwächstes Bauteil den harten Betriebsbedingungen standzuhalten vermag. Des Hammill, Ingenieur und Rennmotoren-Bauer, beschreibt in seinem Buch mit dem Titel **„Praxishandbuch Vierzylindermotoren“** wie solches Gerät hinsichtlich Hochleistung und Zuverlässigkeit perfekt aufgebaut wird. Er erläutert u.a. wie überraschend viele serienmäßige Teile dazu benutzt oder optimiert werden können. Die zahlreichen Werkstatt-Tipps sind zum Teil auch für andere Motorenbauarten anwendbar. Ein Stichwortverzeichnis am Ende erleichtert das Auffinden eines Problems. Das Buch deckt alle in Großserie hergestellten Vierzylinder-Reihenmotoren ab und richtet sich vorrangig an fachlich qualifizierte Leser mit entsprechender Werkstattausrüstung als auch an solche, die es werden wollen - sprich Auszubildende. Der Preis von 19,95 Euro ist der Qualität des Werkes aus dem HEEL Verlag angemessen. 112 Seiten; gebunden; ca. 220 Abbildungen und Grafiken; 978-3-86852-375-1.

Fotos: August Horch Museum Zwickau GmbH

Im Ziel: Klaus und Stephanie Hanf aus Plauen im Dixi DA 1, Baujahr 1928

1. August Horch Klassik in Zwickau

160 Oldtimer auf Schlösser-Tour

Zum dritten Mal in Folge veranstaltete der Motorsportclub Zwickau zusammen mit dem August Horch Museum in Zwickau eine Oldtimerausfahrt. Die Begeisterung für die Veranstaltung ist bei den Teilnehmern und den Schaulustigen an den Strecken ungebrochen. Insgesamt 160 Fahrzeuge aus den vergangenen Jahrzehnten gingen am 24. Juli an den Start der kleinen Schlösser-Tour durch den Zwickauer Landkreis. Darunter befanden sich auch 28 Motorradveteranen.

Es war eine Strecke über 100 Kilometer zu absolvieren. Start und Ziel befanden sich am August Horch Museum in Zwickau. Weitere Kontrollpunkte gab es an den Schlössern in Glauchau, Wolkenburg, Waldenburg und Schweinsburg. Zahlreiche Schaulustige säumten die Strecke und machten den Veteranen ihre Aufwartung.

Das Teilnehmerfeld zeigte in beeindruckender Weise die lange Tradition des Automobilbaus in der Region Zwickau. Allein 76 Fahrzeuge waren der Vorkriegsära zuzuschreiben. Mit 14 Fahrzeugen war die Marke Wanderer im großen Teilnehmerfeld des „rollenden Museums“ am stärksten vertreten. Insgesamt nahmen 32 verschiedenen Fahrzeugmarken teil. Neben verschiedenen Vertretern der in Zwickau gefertigten IFA F 8 gingen in diesem Jahr gleich zwei der als „letzter Horch“ bekannten P 240 „Sachsenring“ (1956/1957) auf die Strecke. Das Feld der Motorräder führte eine seltene Wanderer 2,5 PS Baujahr 1919 an, gefolgt von einer Neander 750 V2 von 1928.

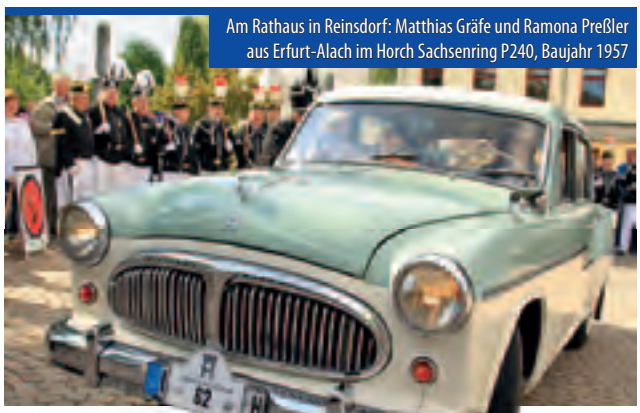
Am Start das erste Vorausfahrzeug

Unter den Teilnehmern war auch die Horch-Enkelin Heike Müller, die Schirmherrin der diesjährigen Veranstaltung. Die 1. August Horch Klassik stand ganz im Zeichen des Jubiläums „125 Jahre Automobilbau“, das in diesem Jahr begangen wird. Die Veranstalter August Horch Museum und Motorsportclub Zwickau planen schon die Fortsetzung der August Horch Klassik im Juli 2012.

Daniel Friedel,
MC Zwickau e.V. im ADMV

www.horch-museum.de
www.mc-zwickau.de

Am Kontrollpunkt Schloss Schweinsburg: Wolfgang Ruhland aus Strehla im Wanderer W24, Baujahr 1939


Am Rathaus in Reinsdorf: Matthias Gräfe und Ramona Preßler aus Erfurt-Alach im Horch Sachsenring P240, Baujahr 1957

Fotos: Daniel Kunze (2), Daniel Friedel, August Horch Museum Zwickau GmbH

12. Zschopauer Classic

...und wieder knatterten die Motoren

Sogar die Sonne spielte mit, was in diesem Sommer nicht vorauszusetzen war, als am 29. Mai die Zschopauer Classic für historische Renn- und Sportfahrzeuge über die Bühne ging. Reichlich 120 Teilnehmer zählte der Veranstalter, die in zehn Klassen um die Wertung des ADMV Classic Cups fuhren.

Seit 1997 gibt es die Classic-Veranstaltung in Zschopau, seit 1998 auf der jetzigen Strecke. Nach einer zweijährigen Unterbrechung wird die Veranstaltung ab 2010 vom MSC Schwartenberg e. V. und der Interessengemeinschaft Classic Zschopau mit Unterstützung der Stadt Zschopau durchgeführt.

Aus Sicherheitsgründen wurde die Innenstadt aus dem Streckenverlauf heraus genommen und nun von Ortsausgang Zschopau bis Einkaufszentrum Zschopau/Gornau gefahren. Jeweils zwei Trainingsläufe und Rennläufe waren zu absolvieren und die sehr gut präparierte, breite Strecke kam wieder gut an. Sechzig ehrenamtliche Helfer sorgten für einen reibungslosen Ablauf. Zeitnahme, Streckensicherung und Zeitkonzept funktionierten perfekt.

Claudia Donner und Sven Richter aus Chemnitz auf einem NSU 500 SS, Baujahr 1938

Die Erwartungen des Veranstalterteams um Fahrtleiter Gerd Rösler vom MSC Schwartenberg und Mitinitiator von der Interessengemeinschaft Classic Zschopau Gert Wagler haben sich mehr als erfüllt. Bekannte Fahrer wie Frank Wendler, Heinz Rosner und die Rennamazone Helga Heinrich Steudel sowie viele andere Fahrer aus dem ADMV Classic Cup nahmen am Gleichmäßigkeitswettbewerb teil. Weit gereist waren Charles Thiry aus dem französischen Bordeaux, der auf seinem Mo-

Heiko Döring aus Hohnstein auf einer NSU OSL 501, Baujahr 1938.

ergebnisse

Klasse1: 1. Heiko Döring, Hohnstein, NSU OSL 501, Baujahr 1938, Differenz 0,12 Sekunden; 2. Wolfhard Köhler, Pirna, BMW, 1927, 0,28; 3. Ralf Clemens, Reichenbach, NSU, 1937, 0,28.

Klasse 2: 1. Günter Sörgel, Schneeberg, Benelli RE, 1970, 0,06; 2. Detlef Schönland, Wüstenbrand, ASM, 1975, 0,13; 3. Rolf Herrmann, Olbersdorf, IFA/DKW, 1955, 0,15.

Klasse 3: 1. Volker Seydel, Chemnitz, Suzuki RS, 1975, 0,09; 2. Felix Dienewald, Dorfchemnitz, Benelli RS, 1974, 0,23; 3. Torsten Hoffmann, Aue, MZ RE EB, 1977, 0,24.

Klasse 4: 1. Steffen Schneider, Lichtenstein, Yamaha, 1985, 0,02; 2. Frank Neubert, Kurort Seiffen, Jawa 350 RS, 1969, 0,11; 3. René Kittel, Pleißa, Yamaha, 1980, 0,12.

Klasse 5: 1. Roland Stephan, Altenberg, Suzuki RGV, 1989, 0,06;2. Charles Thiry, Bordeaux, MZ TS 250, 1973, 0,18; 3. Andreas Liebscher, Flöha, Ducati Sportdesmo, 1977, 0,28.

Klasse 6: 1. Frank Wendler/André Krieg, Bernsdorf, Honda, 1978, 0,11; 2. Claudia Donner/Sven Richter, Chemnitz, NSU 500 SS, 1938, 1,14; 3. Tilo Fröse/Heiko Schrader, Neuhausen, Jawa 500, 1949, 1,21.

Klasse 7: 1. Lothar Fritzsche, Fürstenwalde, Austin Seven Ulster, 1933, 0,35.

Klasse 8: 1. Dietmar Graupner, Annaberg-Buchholz, Melkus RS 1000, 1972, 0,09; 2. Jens Philipp, Annaberg-Buchholz, Melkus F3, 1964, 0,19; 3. Wolfgang Klix, Dresden, Melkus Formel 3, 1964, 0,28.

Klasse 9: 1. Bernd Erhardt, Erfurt, Opel Manta B, 1978, 0,08; 2. Stefan Pohl, Plauen, Lada RS, 1972, 0,33; 3. Lutz Flügge, Westfeld, Opel Kadett 2,0 E, 1978, 0,36.

Klasse 10: 1. Roland Görner, Delitzsch, Toyota MR 2, 1985, 0,11; 2. Manuel Stephanie, Honda CRX, 1988, 0,16; 3. Kerstin Görner, Delitzsch, Citroen AX, 1985, 0,58.

Dietmar Graupner aus Annaberg-Buchholz in eiem Melkus RS 1000, Baujahr 1972.

Fotos: Fritzsch

torrad der Marke MZ TS 250 teilnahm und auch Peter Bruhn auf dem BMW Gespann von der Insel Poel. Auch die Automobil-Klassen waren gut besetzt und boten Motorrennsport vom Feinsten für die Zuschauer und das Fachpublikum.

Schon am Samstag, eine Stunde vor Öffnung des Fahrerlagers, waren die ersten Fahrer da. Viele von ihnen nahmen zum wiederholten Male an der Zschopauer Veranstaltung teil und kommen wieder wenn es 2012 heißt: Zschopau Classic und die Motoren knattern...!

Uta Gottschald

Gerhard Friedrich aus Gera in einem MT 77, Baujahr 1977

ergebnisse

44. Oldtimertreffen des MC Roland Nordhausen

Bei strahlendem Sonnenschein veranstaltete am 4. Juni der MC Roland Nordhausen e.V. im ADMV sein traditionelles Oldtimertreffen auf den Scheunenhof im Ortsteil Sundhausen. Die Resonanz war trotz verschiedener anderer Veranstaltungen in der Region sehr groß. Wir begrüßten über 150 Oldtimerfreunde mit Motorrädern, Gespannen und Mopeds sowie über 100 Oldtimer-Autos und auch einige Lkw und Traktoren.

Das schöne Wetter lockte zahlreiche Besucher auf die Wiese des Scheunenhofes, sie erfreuten sich an den ausgestellten Oldtimern. Auch eine Ausfahrt wurde durchgeführt. Die Verpflegung war wie immer bestens organisiert. Wir konnten unsere Gäste wieder mit selbstgebackenem Kuchen, Erbsensuppe, frisch geräucherter Forelle, Bratwurst und anderen kulinarischen Genüssen verwöhnen. Ein Teilemarkt rundete wie in jedem Jahr die Veranstaltung ab. Was für den einen nur alter Schrott, war für anderen ein lange gesuchtes Teil.

Dank der unermüdlichen Hilfe der Mitglieder und Freunde des Vereins und ihrer Angehörigen konnten wir wieder eine gelungene Veranstaltung durchführen, zu der uns die Teilnehmer viel Lob überbrachten.

Ralph Grohmann,
Vorsitzender des
MC Roland Nordhausen

Klassen im ADMV Classic Cup

Klasse 1
Renn- und Sportmotorräder
bis Baujahr 1945

Klasse 2
Renn- und Sportmotorräder
bis 175 ccm ab 1946 bis 1985

Klasse 3
Renn- und Sportmotorräder
ab 176 ccm bis 250 ccm
ab 1946 bis 1985

Klasse 4
Renn- und Sportmotorräder
über 250 ccm ab 1946 bis 1985

Klasse 5
Seriensportmotorräder
ohne Hubraumbegrenzung
ab 1946 bis 1985

Klasse 6
Gespanne bis 1985

Klasse 7
Renn- und Sportwagen
bis 1945

Klasse 8
Renn- und Sportwagen
ab 1946 bis 1985

Klasse 9
Renntourenwagen
ab 1946 bis 1985

Klasse 10
Renntourenwagen und Seriensport
ab 1986 bis 1992

www.admv-classic-cup.de
www.ostermann-motorsport.de

BUCHTIPP

Flugzeugingenieur Corradino D'Ascanio, der die Vespa nach dem Krieg ins Rolle(r)n brachte, war dem Motorrad nicht gerade wohl gesonnen. Man sieht es der Vespa heute noch an. Und sie hat die Zweiradwelt in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts revolutioniert wie kein anderes Fahrzeug. Im **Typenkompass „Vespa"** aus dem Motorbuch Verlag werden alle Modelle seit 1946 mit Kurzbeschreibung, technischen Daten und Bild dokumentiert. Der Leser erfährt die Entwicklungsgeschichte im Vorspann und bei einem Museumsbesuch als auch Geschichten über die Vespa im Film am Ende des Buches. Fotos und Hinweise auf den Trial- und Turniersport bei Markentreffen zeugen von der Verwendbarkeit auch im Zweiradsport. Autoren Thilo Kozik und Norbert Meiszies; Titel: Vespa; 128 Seiten; ca.120 Abbildungen; broschiert; Best.-Nr.03284; ISBN 978-3-613-03284-2; 9,95 Euro.

Fotos: Fritzsch (1), MC Roland Nordhausen

12. Demonstrations- und Gleichmäßigkeitsfahrt am Lückendorfer Berg

Frauensieg, Wolkenbruch & Kindermund

Olaf Havlat aus Hainewalde im Formel V-Fuchs, Baujahr 1975.

Charity Drive: Peter Liebmann aus Ebersbach-Neugersdorf fuhr mit einem Nissan-Datsun „Fairlady", Baujahr 1966.

Es wurde ja auch Zeit – endlich fuhr eine Frau beim Lückendorfer Bergrennen am gleichmäßigsten. Die beiden Läufe von Wilfriede Meusel aus Bertsdorf-Hörnitz wiesen eine Zeitdifferenz von 0,067 Sekunden aus. Die Fahrten führten zirka vier Kilometer bergauf, von Zittau-Eichgraben zum Forsthaus Lückendorf. Und als ob diese Leistung nicht schon gut genug wäre – Frau Meusel war auch noch besser als ihr Mann Gerold. Aber: Beide standen zur Siegerehrung der Klasse 10 lachend auf dem Podest. Kommentar der Siegerin: „Ich wollte ganz normal oben ankommen."

Zum Wettbewerb mit Wertung zum ADMV Classic Cup am 6./7. August rollten 220 Fahrzeuge in zehn Klassen an den Start. Die Teilnehmer kamen nicht nur aus vielen Teilen Deutschlands, sondern auch aus Österreich, Italien und der Schweiz. Mit den ältesten Motorrädern traten Hans-Uwe Walter aus Ottendorf-Okrilla (Schüttoff 2 ¾ PS) und Peter Eifler aus Bautzen (BMW Supersport 550) an – beide Maschinen stammen aus dem Jahr 1926. Baujahr 1938 wurde für das älteste Gespann genannt – ein NSU 500 SS. Das Besondere: Hier saß mit der Chemnitzerin Claudia Donner eine Frau im Sattel und nicht, wie meist üblich für Frauen, im Beiwagen. Mit Sven Richter an ihrer Seite wurde sie Zweite in ihrer Klasse. Das älteste Automobil an diesem Wochenende gehörte Joachim Ernst vom MC Görlitz. Er fuhr einen BMW DA 3/Ihle aus dem Jahr 1930. Übrigens: Wie gewohnt stets fröhlich winkend den Berg rauf und runter. „Ich habe ja Zeit", ließ er am Start wissen. Konkurrenz in seiner Klasse hatte er nicht zu befürchten, es war einfach keine da.

Etwas schwieriger war es für Klaus Pellert. In der Klasse 2 wollten 19 Fahrer den Sieg, er holte sich ihn auf einer Honda RS, Baujahr 1965. Vor 49 Jahren wurde er hier schon einmal als Sieger gefeiert – in der Ausweisklasse bis 125 ccm auf einer MZ RE. Vom Rennsport hat der 74-Jährige aus Annaberg-Buchholz und Mitglied des AMC Erzgebirge 04 offenbar noch lange nicht genug. Jetzt trat er sogar als Doppelstarter an, nämlich auch in der Klasse 3 auf einer Honda CB RS (mit nur einem Lauf jedoch nicht in der Wertung).

Ein Jubiläum feierte Klaus Riedel. Einst im Autocross und seit Jahren im historischen Rennsport unterwegs, blickt der Mann aus Dürrhennersdorf mittlerweile auf 50 Jahre aktiven Motorsport zurück. Sein Club, der MC ROBUR Zittau, ehrte ihn mit einem prachtvollen Präsentkorb. In Lückendorf rollte es diesmal nicht so gut. Mit

Dietmar Noack aus Naundorf auf einer Diamant E, Baujahr 1928 (9) und Rudolf Förster aus Neusalza-Spremberg auf einer BMW R62, Baujahr 1930 (10)

Demonstrationsfahrt: Frank Rüthrich aus Goßdubrau auf einer T-AWO, Baujahr 1953 (7) und Fred Barth aus Großschönau auf einer Simson AWO, Baujahr 1952.

Ronny Urland aus Rennersdorf im schnellsten Trabi der Welt (237 km/h –Rekord) – 1997 ccm, Baujahr 1983

Fotos: Hradetzky

Joachim Ernst aus Görlitz im BMW DA 3/Ihle, Baujahr 1930

Dirk Lüttke wurde er in einem BMW-Renngespann, Baujahr 1955, Zehnter. Stolz wie Bolle war er trotzdem, denn sein Enkel Jonathan Rogel nahm am Sonderlauf für den Zittauer Vereinsnachwuchs teil. Und erst die Kommentare des Neunjährigen bei der Siegerehrung: „In der Haarnadelkurve habe ich keine Gänge, ich habe einfach nur voll aufgedreht…schon möglich, dass Opa mein Vorbild ist." Den Sonderlauf bestritten zehn Kinder zwischen fünf und zwölf Jahren. Einen weiteren Sonderlauf gab es unter dem Motto „100 Jahre Benelli". Die italienische Motorradmarke ist, wie man sah, auch bei den Gleichmäßigkeitsläufen immer noch beliebt.

Der Wettergott zeigte sich nicht durchgängig von seiner besten Seite. Heftige Regenschauer am Sonntag machten das Gleichmäßigkeitsfahren nicht gerade einfach. Die meisten Fahrer und Fans (insgesamt 20.000 bis 25.000) hielten wacker durch. Die Shuttlebusse zwischen Start und Ziel, mit Zwischenstopps, wo immer die Fans wollten, rollten unermüdlich und voll „bis unters Dach". Erlebter Rekord beim Wolkenbruch: 22 Leute im Neunsitzer.

Am Sonntagabend im Festzelt lobte Clubchef Erhard Gärtner die gute Disziplin aller Teilnehmer; Rennleiter Frank Siegert dankte den zahlreichen Helfern und dem Catering für den ordentlichen Ablauf. Sein Versprechen: „Im nächsten Jahr sehen wir uns bei Sonnenschein wieder."

Birgit Hradetzky

Am Start zum Sonderlauf für den Vereinsnachwuchs

ergebnisse

Klasse 1: 1. Peter Nitsche, Dresden, DKW SB/EB, Baujahr 1937, 0,235 Sekunden Differenz; 2. Frank Hille, Neugersdorf, FN/Modell M70, 1928, 0,906 3. Klaus Wernicke, Grunow-Dammendorf, Velocette KTT MK IV, 1933, 1,131.

Klasse 2: 1. Klaus Pellert, Annaberg-Buchholz, Honda RS, 1965, 0,537; 2. Rudi Kürschner, Lößnitz, Honda RAS EB, 1980, 0,658; 3. Stefani Lässig, Hohenstein-Ernstthal, Honda RS 125 RF, 1988, 0,662.

Klasse 3: 1. Nico Vollrath, Chemnitz, Yamaha RD 250, 1975, 1,085; 2. Ulrich Dölling, St. Egidien, Yamaha Rennmaschine, 1978, 1,107; 3. Ingmar Kindermann, Kirschau, Simson AWO RS, 1956, 1,625.

Klasse 4: 1. Gert Roch, Dresden, Jawa Junior, 1967, 1,018; 2. André Bösewetter, Grüna, Yamaha RD 350 LC, 1980, 1,192; 3. Holger Fuchs, Dresden, Norton Triton, 1960, 1,388.

Klasse 5: 1. Alexander Haering, Dresden, Jawa Perak 250, 1950, 0,436; 2. Bernd Knöbel, Mittelherwigsdorf, MZ TS 250/1 EB, 1979, 0,482; 3. Wolfgang Kilschautzki, Annaberg-Buchholz, Honda CB 900 F Boldor, 1982, 0,670.

Klasse 6: 1. Michael Weise, Callenberg, Sidecar Windle F1, 2,859; 2. Claudia Donner, Chemnitz, NSU 500 SS, 1938, 3,587; 3. Lutz Horst, Finsterwalde, Benelli Tornado, 1968, 4,051.

Klasse 7: 1. Joachim Ernst, Görlitz, BMW DA/Ihle, 1930, 3,676.

Klasse 8: 1. Wolfgang Klix, Dresden, offener Sportwagen Dutton, 1973, 0,434; 2. Toni Zeiler, Ottendorf-Okrilla, Wartburg SS, 1956, 1,206; 3. Matthias Richter, Ebersbach, Skoda MTX 1-01, 1971, 3,838.

Klasse 9: 1. Bernd Knüpfer, Wildetaube, Trabant P60; 1963, 0,347; 2. Rico Meusel, Zittau, Skoda 130 RS, 1978, 0,773; 3. Roland Symmank, Seitschen, Trabant 601 RS, 1985, 1,285.

Klasse 10: 1. Wilfriede Meusel, Bertsdorf-Hörnitz, Skoda 130 L Rapid, 1976, 0,067; 2. Gerold Meusel, Bertsdorf-Hörnitz, Skoda 110 R, 1974, 0,232; 3. Michael Devos, Oderwitz, GM Pontiac Fiero, 1985, 0,429.

Fotos: Hradetzky

Am Rande notiert

Zum fünften Male fand die Historik Mobil im Zittauer Gebirge statt – integriert waren das Lückendorfer Bergrennen, die Jonsdorfer Oldtimertage und das Festival der Zittauer Schmalspurbahn. Für 6,00 (Tageskarte) oder 10,00 Euro (Wochenendkarte) konnten alle Veranstaltungen besucht werden, inklusive Buspendel zwischen den Veranstaltungen, Schnupperfahrt mit der Schmalspurbahn und Besuch des Museumsbahnhofes Bertsdorf. Parkplätze gab es überall kostenlos!

★★★

Das erste Lückendorfer Bergrennen fand am 3. Juni 1923 statt. Bis 1934 hielt sich dieser Wettbewerb. Am 13. August 1961 erfolgte der Neustart, später wurden sogar Läufe zur DDR-Meisterschaft ausgerichtet. 1970 kam wiederum das Aus, weil die finanziellen Mittel für den Streckenneubau fehlten. 30 Jahre später ging es weiter – mit Demonstrations- und Gleichmäßigkeitsläufen. Seit 2005 werden die Gleichmäßigkeitsläufe für den ADMV Classic Cup gewertet.

★★★

Am Sonntagmorgen gab es eine Ehrung der besonderen Art: Die Kurve nach dem Start wurde nach Albert Gärtner benannt. Der Zittauer († 2003) war viele Jahre Rennleiter in Lückendorf und Vorsitzender des MC ROBUR Zittau. Er hatte 1961 mit für den Neustart gesorgt und war auch 2001 mit von der Partie, als die Vereinsmitglieder Frank Siegert und Frank Liebich die historische Renntechnik wieder auf den Lückendorfer Berg holten.

★★★

Unermüdlich informierte Streckensprecher Lutz Weidlich sehr unterhaltsam über die Akteure und ihre Fahrzeuge. Als ein Fahrer ins Schleudern kam und Olaf Havlat aus Hainewalde im Formal V-Fuchs mit einer Vollbremsung Schlimmeres verhinderte, überbrückte er die Pause mit Informationen über die Formel V. Minutenlang, bis er erschöpft zugab: „So, nun fällt mir momentan nichts weiter ein."

★★★

Lückendorf ist ein Muss für das Team „Klassik Rennsport Cottbus". Es gibt ein Aber. Die Klassik-Veranstaltungen boomen, einige folgen Schlag auf Schlag. Besser wäre es, so meinen Frank-Thorsten Hussock, Jürgen Horn und Eberhard Kliem, Lückendorf und andere im Wechsel alle zwei Jahre auszurichten.

★★★

Mitfahren im Rennwagen war auch diesmal für Zuschauer möglich. Der Erlös vom Charity Drive kam dem Sonnenstrahl e.V. Dresden zugute, der krebskranke Kinder und Jugendliche sowie deren Eltern unterstützt.

Die Macher und ihre Ehrengäste: Heinz Rosner, Dieter Braun, Thomas Haase, Freddie Spencer, Rainer Pommer, Peter Rubatto, Rolf Blatter (v.l.)

20. Zschorlauer Dreieckrennen

Doppel-Jubiläum mit viel Prominenz

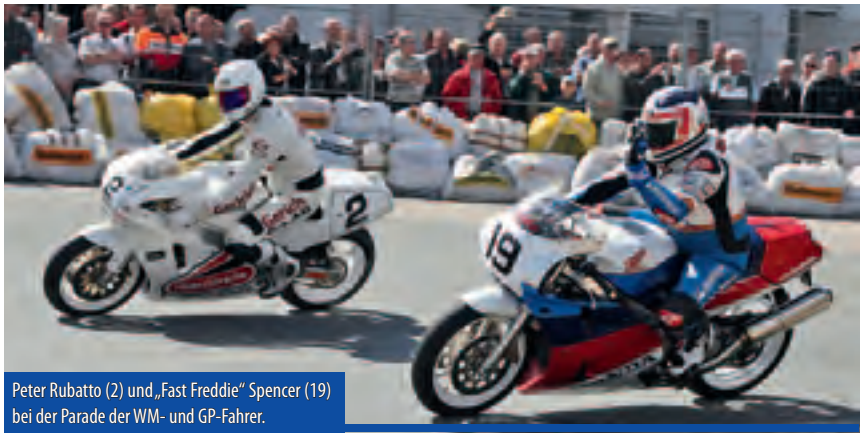
Von wegen Demofahrt...

Wenn der 1. Auer MSC e.V. im ADMV zu seinem Zschorlauer Dreieckrennen bittet, darf man nach den letzten Jahren sicher sein, bei dieser Klassik-Veranstaltung einige echte Weltstars zu Gesicht zu bekommen. In diesem Jahr stand nun das 20. Zschorlauer Dreieckrennen auf dem Programm, wobei man sogar ein Doppeljubiläum feierte. Fünf richtige Rennen hatte der damalige MC Wismut Aue von 1962 bis 1966 auf dem alten 2,7 Kilometer langen Straßenkurs ausgetragen, und zudem seit 1997 15 Demonstrationsfahrten für historische Renntechnik auf der verkürzten Strecke durchgeführt. Dabei verzückten die mehrfachen Motorrad-Weltmeister Carlo Ubbiali, Phil Read, Jim Redman, Luigi Taveri, Dieter Braun und Jan de Vries hier schon die Motorsport-Klassik-Fans.

Nicht selbstverständlich, aber doch irgendwie zu erwarten war, dass man nun aus gegebenem Anlass vielleicht noch einen drauf setzte. Und tatsächlich kündigte man diesmal keinen Star an, der in den 1960er- und 1970er-Jahren seine große Zeit hatte, zumal diese langsam dünn gesät sind, sondern keinen geringeren als den dreifachen Weltmeister Freddie Spencer. Mit dem US-Amerikaner sprach man in diesem Jahr zusätzlich ein etwas jüngeres Publikum an, welches von hierzulande aus in den 1980er-Jahren die Motorrad-WM-Läufe im tschechischen Brno bereiste. Wer damals dabei war, erlebte unter anderem diesen „Fast Freddie" genannten US-Boy aus Shreveport/Louisiana. 1983 wurde er in der damaligen Königsklasse bis 500 ccm Weltmeister und zwei Jahre später gelang ihm sogar das Kunststück, Doppelweltmeister zu werden. Sowohl in der 250-ccm-Klasse als auch bei den 500ern führte damals kein Weg an ihm vorbei. Und dieser Freddie Spencer, ein echter Weltstar, sollte nun nach Zschorlau zum Motorradfahren kommen? „So richtig hatte uns das im Vorfeld niemand zugetraut. Nun war er da, und manch einer hatte feuchte Augen. Diese Nummer zu stemmen, war nicht einfach für uns, aber wenn ich in die vielen freudigen Gesichter der Fans schaue, muss ich sagen, der ganze Aufwand und die viele Energie, die wir da reingesteckt

Die Klasse 2 des ADMV Classic Cups geht auf Reisen.

Fotos: Horn



Peter Rubatto (2) und „Fast Freddie" Spencer (19) bei der Parade der WM- und GP-Fahrer.

haben, waren es absolut wert", meinte am Sonntagabend Rainer Pommer, der 2. Vorsitzende des 1. Auer MSC, der an der Verpflichtung des Superstars maßgeblichen Anteil hatte.

Der einstige Superstar der damals gerade anbrechenden modernen Rennsportzeit gab sich ganz natürlich. Von Allüren keinerlei Spur, ganz im Gegenteil. Bereitwillig signierte er alles, was ihm vorgehalten wurde – immer begleitet von den Worten „are you welcome", was soviel heißt wie „bitte, gern geschehen". „Die Fans in Deutschland sind ja berüchtigt für ihre Liebe zu unserem Sport. Aber was ich an diesem Wochenende hier erlebt habe, ist absolut beeindruckend. Es ist ein Privileg für mich, hier sein zu dürfen. Es ist wirklich ein super Publikum. Ich habe noch nie so viele Bilder, Zeitschriften, Bücher, Modelle oder Helme an zwei Tagen signiert, wie hier. Die Leute haben alles über 30 Jahre aufbewahrt, um es eines Tages unterschreiben zu lassen. Einfach unglaublich", meinte der inzwischen 49-Jährige.

Etwa 9000 Fans waren diesmal gekommen, wovon ein Großteil „Fast Freddie" zeitweise ganz schön belagerte. Doch auch die weiteren Stargäste kamen kaum mit dem Signieren nach. So zum Beispiel Peter Rubatto, der den Beinamen „Mister Superbike" trägt. Der 55-jährige italienischstämmige Schwabe prügelte seine Bimota YB4EI um den kleinen Dreieckskurs, gern auch nur auf dem Hinterrad, wie er es 1990 bei seiner unauslöschlichen Rekordrunde, weil letztem Rennen, auf dem alten Sachsenring tat.

Der zweifache Weltmeister Dieter Braun zählt ja schon zu den Stammgästen in Zschorlau, und auch den Holländer Jan de Vries konnte man schon mehrfach hier begrüßen. Weitere Stars waren der 80-jährige Ex-DKW(Ingolstadt)-Werksfahrer August Hobl, der Ex-Vizeweltmeister Rolf Blatter aus der Schweiz und natürlich nicht zu vergessen unser Heinz Rosner, der wieder fuhr, als ginge es um WM-Punkte. Hinzu kam der Schrauber-Guru Sepp Schlögl, der schon die WM-Motorräder von Dieter Braun, Toni Mang, Reinhold Roth, Helmut Bradl und Ralf Waldmann „frisiert" hat.

Ebenfalls wieder mit von der Partie waren die Motorradklassen des ADMV Classic Cups mit ihren Gleichmäßigkeitsläufen. Nach zwei Durchgängen wies ein Gespann die geringste Zeitdifferenz auf: Hendrik Klaus/André Seipt auf einem Delbourne 500 aus dem Jahre 1982 mit 1,743 Sekunden.

Am Ende eines wundervollen Wochenendes, welches bereits am Samstag mit dem ergreifenden Korso fast aller Teilnehmer um den kompletten Zschorlauer Dreieckskurs der 1960er-Jahre einen ersten Höhepunkt erlebte, zog auch der 1. Vorsitzende des Auer Clubs Thomas Haase ein positives Fazit: „Wir sind nun mal ein kleiner Verein, der keine permanente Strecke besitzt. Und dennoch präsentieren wir immer wieder so ein Staraufgebot, welches sich sicherlich sehen lassen kann. Da brauchen wir uns gegenüber mancher West-Veranstaltung nicht verstecken. Ich bin stolz auf meine engagierten Mitstreiter im Club, die so mitziehen."

Thorsten Horn

ergebnisse

Klasse 1: 1. Heiko Döring, Hohnstein, NSU, Baujahr 1938, 3,077 Sekunden Differenz; 2. Klaus Wernicke, Grunow-Dammendorf, Velocette, 1933, 3,788; 3. Hartmut Geyer, Burgstädt, BMW R51, 1938, 4,256.

Klasse 2: 1. Dieter Schönlebe, Pirna, IFA-MZ, 1955, 2,331; 2. Günter Sörgel, Schneeberg, Benelli RE, 1970, 3,013; 3. Rolf Herrmann, Olbersdorf, IFA-DKW 125, 1955, 4,554.

Klasse 3: 1. Uwe Reich, Rodewisch, Benelli RS 250, 1972, 2,752; 2. Karl-Heinz Weymann, Bad Tennstedt, Yamaha RD 250, 1978, 3,653; 3. Konrad Zschunke, Mahlitzsch, Maico 250, 1974, 4,096.

Klasse 4: 1. Klaus Kaiser, Niedercunnersdorf, Ducati Pantah, 1981, 2,450; 2. Andreas Hengst, Rübenau, Yamaha RD 350, 1976, 2,511; 3. Peter Zehl, Schönau, Benelli 500, 1975, 2,822.

Klasse 5: 1. Wolfgang Kilschautzki, Annaberg-Buchholz, Honda 900, 1982, 3,324; 2. Frank Zimmermann, Zschorlau, Jawa 350, 1964, 4,653; 3. Norbert Weichelt, Zwickau, MZ-ETS 150, 1966, 5,674.

Klasse 6: 1. Hendrik Klaus/André Seipt, Pfaffenhain/Raschau, Delbourne 500, 1982, 1,743; 2. Mario Reinwardt/Knut Rottloff, Raschau/Crottendorf, Honda 600, 1977, 2,711; 3. Manfred Stahmer/Bernd Lader, Rantrum/Gohrisch, BMW-Persson-Kneeler, 1967, 2,883.

In Zschorlau erlebten die Fans klassischen Motorsport hautnah.

nachruf

Aus unserem Leben bist du gegangen, in unserem Herzen bleibst du.

Nachruf

Im stillen Gedenken teilen wir mit, dass unser langjähriger Sportfreund Horst Wieczorek nicht mehr unter uns weilt.
Horst war uns stets ein guter Freund und Wegbereiter; eine große Hilfe im 1. Auer MSC. Er unterstützte uns trotz seiner Krankheit unermüdlich bei allen Veranstaltungen, insbesondere im historischen Rennsport.
Wir werden sein Andenken in Ehren halten.
Unser Mitgefühl gilt seiner lieben Frau Herta und seinen Angehörigen.

Thomas Haase 1. Vorsitzender, Rainer Pommer, 2. Vorsitzender sowie alle Mitglieder des 1. Auer MSC e.V. im ADMV

Fotos: Horn

Thomas Hofmann aus Drehbach, allein auf weiter Flur in Klasse 7.

Manuel Kis, 9. Platz in der Klasse 10-3

5. Thalheimer Bergpreis

Niemand wollte einpacken

Zum 5. Thalheimer Bergpreis des AMC Erzgebirge 04 am ersten Juli-Wochenende traten 170 Teilnehmer an. Am Samstag blieb die 2400 Meter lange Strecke der B180 von Stollberg-Hoheneck zum Landschulheim Tabakstanne noch trocken. Doch am Sonntag schüttete Petrus jede Menge Wasser aus, es regnete stark den gesamten Tag. Nachdem zwei Unfälle verzeichnet wurden – zum Glück nur mit Materialschaden – beraumte der Fahrtleiter Manuel P. Köster noch einmal eine Fahrerbesprechung an. Er wollte sicher gehen, dass sich keiner der Fahrer gezwungen fühlte zu fahren, weil in allen Klassen Punkte für den ADMV Classic Cup vergeben wurden. Falls der Wunsch der Fahrer bestanden hätte, die Veranstaltung abzubrechen, wäre der Veranstalter diesem Wunsch gefolgt. Aber die Fahrer waren sich einig, dass die Veranstaltung weiter durchgeführt werden soll. Sie alle verhielten sich äußerst diszipliniert, es gab keinen weiteren Sturz oder Unfall.

Wie üblich im ADMV Classic Cup, kam es auf Gleichmäßigkeit an. Am gefühlvollsten fuhr Rolf Herrmann aus Olbersdorf auf einer Eigenbau IFA-DKW RT 125, Baujahr 1955. Die Zeiten beider Wertungsläufe wiesen lediglich eine Differenz von 0,02 Sekunden auf.

AMC Erzgebirge 04 e.V. im ADMV

Manfred Berger aus Sandersdorf mit einem Van Diemen Formel Ford 2000 ccm, Baujahr 1980 (4. Platz Klasse 8).

Hendrik Klaus/André Seipt auf einem Delbourne F-1 Gespann, Baujahr 1982

ergebnisse

Klasse 1: 1. Klaus Wernicke, Grunow-Dammendorf, Velocette KTT MK IV, 1933, 1,15; 2. Hartmut Geyer, Burgstädt, BMW R 51, 1938, , 2,76; 3. Hubert Lesser, Brotterode, BMW R 51 RS, 1938, 11,88.

Klasse 2: 1. Rolf Herrmann, Olbersdorf, IFA-DKW RT 125 EB, 1955, 0,02; 2. Klaus Pellert, Annaberg-Buchholz, Honda RS, 1965, 0,37; 3. Günter Sörgel, Schneeberg, Benelli RE, 1970.

Klasse 3: 1. Karl-Heinz Weymann, Bad Tennstedt, Yamaha RD, 1978, 0,16; 2. Uwe Reich, Rodewisch, Benelli RS, 1972, 0,77; 3. Helmut Schöne, Grimma OT Böhlen, MZ RE, 1,23.

Klasse 4: 1. Nico Müller, St. Egidien, Honda RC 173 Rep, 1965, 0,59; 2. Alexander Herpich, Niederwürschnitz, Honda CB 350 RC 163, 1972, 1,83; 3. Andreas Hengst, Marienberg, Yamaha RD 350, 1976, 2,54.

Klasse 5: 1. Dany Hüttig, Bad Abbach, AWO Touren, 0,06; 2. Wolfgang Kilschautzki, Annaberg-Buchholz, Honda CB Boldor, 1982, 2,32; 3. Roland Stephan, Altenberg, Suzuki RGV, 1981, 3,70.

Klasse 6: 1. Steffen Lehmann/Meinhardt Bauch, Lichtenstein, HEB 350, 1965, 0,42; 2. Mario Reinwardt/Knut Rottloff, Raschau, Honda Derbyshire, 1977, 0,61; 3. Andreas Kunz/Norbert Huster, Lichtenstein, BMW R 50 S, 1963, 1,48.

Klasse 7: 1. Thomas Hofmann, Drehbach, DKW F1 Monoposto, 1931, 0,64.

Klasse 8: 1. Alex Jaschke, 0,84; 2. Frieder Herrmann, Kuhschnappel, Wartburg RS 1000, 1,98; 3. Dietmar Reimann, St. Egidien, Formel V Mahag, 1969, 3,11

Klasse 9: 1. Bernd Ehrhardt, Erfurt, Opel Manta B, 1983, 0,27; 2. Jerome Stadtler, Gutenswegen, Trabant 601 RS, 1980, 0,62; 3. Frank Werner, Pausa, VW Polo 8V, 1983, 0,68.

Klasse 10-1: 1. Werner Lüttke, Großpösna, MV Augusta, 2,61; 2. Roberto Loose, Chemnitz, Suzuki RGV, 4,42; 3. Kevin Rohmberger, Lugau, Honda 1000 RR, 4,58.

Klasse 10-2: 1. Günther Gläßer, 4,33.

Klasse 10-3: 1. Christian Hendel, Stollberg, VW Golf III, 0,03; 2. Annika Stadtler, Gutenswegen, Audi 80, 1985, 0,24; 3. Holger Rüdiger, Kirchberg, Trabant 600 RS, 1985, 0,37.

Fotos: Manuel P. Köster

Parchim: Cameron Woodward vor Sjoerd Rozenberg, Ronny Stüdemann, Pavel Ondrasik und Rene Lehtinen.

Goldhelm-Gewinner David Howe

Allround-Goldhelm in Ludwigslust und Parchim

Fortsetzung ist erwünscht

Der Anfang ist gemacht. Mit dem Allround-Cup haben der MC Ludwigslust und der MC Mecklenburgring Parchim einen interessanten Wettbewerb aus der Taufe gehoben. Gesucht wurde der beste internationale und nationale Bahnsportler, d.h. an einem Wochenende mussten sich die Teilnehmer auf der Speedway- und auf der Sandbahn beweisen. Wer aus beiden Rennen die meisten Punkte in die Wertung einbrachte, wurde mit dem Goldhelm belohnt.

In der internationalen Klasse, an der Fahrer aus neun Ländern teilnahmen, setzte sich der Brite David Howe durch. Keijo Bünning aus Scheeßel trumpfte in der nationalen Klasse auf.

David Howe erwies sich am 14. Mai in Ludwigslust als bester Speedwayfahrer, einen Tag später musste er sich auf der Parchimer Sandbahn mit dem vierten Platz begnügen. In der Summe hatte er lediglich einen Punkt mehr auf dem Konto als Jörg Tebbe aus Dohren und der Australier Cameron Woodward. Keijo Bünning verschaffte sich mit dem fünften Platz im Speedway nicht die günstigste Ausgangsposition für den Gesamterfolg. Doch auf der Sandbahn siegte er. Allerdings waren mit Marco Gaschka und Denis Wienke die beiden besten Speedwayfahrer nicht mehr angetreten. Kristian Drossmann, der Vierte im Speedway, fiel in Parchim gleich in seinem ersten Lauf nach einem Sturz verletzt aus.

Im Rahmenprogramm an beiden Tagen fuhren die jüngsten Nachwuchsakteure mit ihren 50-ccm-Motorrädern jeweils im Innenring ein Rennen. Mit zwei Siegen glänzte Maximilian Firniß (MC Güstrow). In Parchim wurde außerdem ein Lauf zur Norddeutschen Bahnmeisterschaft der I-Lizenz und der B-Lizenz ausgetragen. Als Sieger gingen Jörg Tebbe bzw. Tom Lamek (Niederelbe) hervor.

In Ludwigslust kamen leider nur 600 Zuschauer. Der Regen in der näheren und weiteren Umgebung ließ vielleicht den einen oder anderen Fan gar nicht erst die Reise antreten. Zirka 1400 Zuschauer erlebten das Rennen in Parchim. Auch hier wären mehr besser gewesen. Erfreulich: Die beiden Veranstalter sehen einer weiteren Zusammenarbeit optimistisch entgegen.

B.H.

ergebnisse

Internationaler Allround-Goldhelm: 1. David Howe, Großbritannien, 41 Punkte; 2. Jörg Tebbe, Deutschland, 40; 3. Cameron Woodward, Australien, 40; 4. Daniel Rath, Deutschland, 36; 5. Pavel Ondrasik, Tschechien, 29; 6. Sjoerd Rozenberg, Niederlande, 27; 7. Michael Diener, Deutschland, 20; 8. Torben Praestgard, Dänemark, 20.

Nationaler Allround-Goldhelm: 1. Keijo Bünning, MSC Eichenring Scheeßel, 40 Punkte; 2. Sergej Malyschew, MC Mecklenburgring Parchim, 34; 3. Hannes Röschke, MC Ludwigslust, 28; 4. Ulrich Büschke, MC Mecklenburgring Parchim, 27; 5. Marco Gaschka, MC Nordstern Stralsund, 25; 6. Tom Lamek, Niederelbe, 20; 7. Denis Wienke, MC Nordstern Stralsund, 20; 8. Mathias Enke, MC „Bergring" Teterow, 18.

Speedway, international: 1. Howe; 2. Woodward; 3. Rath.- national: 1. Gaschka; 2. Wienke; 3. Malyschew.

Sandbahn, international: 1. Tebbe; 2. Woodward; 3. Rath.- national: 1. Bünning; 2. Lamek; 3. Enke.

NBM, I-Lizenz: 1. Tebbe; 2. Rath; 3. Diener.- B-Lizenz: 1. Lamek; 2. Bünning; 3. Malyschew.

Clubsport: 1. R. Arnheim, 10; 2. Kreffta, 9; 3. M. Arnheim, 5 (alle Ludwigslust)

PW 50 Speedway: 1. Maximilian Firniß, 12; 2. Leon Arnheim, 6; 3. Max-Wilhelm Kruth, 4 (alle MC Güstrow).- Langbahn: 1. Firniß, 30; 2. Ben Moritz, MC Nordstern Stralsund, 23; 3. Arnheim, 18.

Goldhelm-Siegerehrung national: Sergej Malyschew, Keijo Bünning, Hannes Röschke (v.l.)

Goldhelm-Siegerehrung international: Jörg Tebbe, David Howe, Cameron Woodward (v.l.)

Fotos: Karlheinz Hänßgen (3); Vincent Paarmann

Leuchtende Nordsterne

Landesmeisterschaft in Güstrow: Tobias Busch vor Roberto Haupt und Stefan Bromberg.

Speedway-Landesmeister von Mecklenburg-Vorpommern wurde Tobias Busch (MC Nordstern Stralsund, 70 Punkte) vor Marcin Sekula (Speedway Team Wolfslake, 63) und Mathias Schultz (MC Nordstern Stralsund, 56). Im vierten und letzten Lauf am 10. Juni in Güstrow wurde der Tagessieger im Stechen ermittelt: Sekula vor Roberto Haupt (MC Nordstern Stralsund) und Busch. Alle drei hatten 14 Punkte erreicht.

Den überdimensionalen **Störtebeker-Super-Pokal** (1,80 Meter hoch) gewann Mathias Schultz am 31. Juli in Norden. Im Finale mit sechs Fahrern über sechs Runden fiel die Entscheidung: Schultz vor Kasper Lykke Nielsen (Dänemark) und Clubkamerad Roberto Haupt.

Als Dritte beendeten Roberto Haupt und Mathias Schultz das **internationale Paarfahren am 6. August in Güstrow**. Mit 21 Punkten rangierten sie sich hinter Adrian Gomolski und Kamil Brozoczki aus Polen (23+3) und der Kombination Deutschland/Polen Max Dilger/Piotr Swist (23+2) ein. Mathias Schultz präsentierte sich in Hochform – er allein erreichte 17 Punkte und fuhr zudem mit 72,732 km/h den schnellsten Lauf des Tages. **B.H.**

Paarfahren in Güstrow: Roberto Haupt (gelb) und Mathias Schultz (blau).

Bahn frei für die Kinder

Am 2. Juni gehörte der „Mecklenburgring“ in Parchim ganz allein dem Nachwuchs. Der hiesige ADMV-Motorsportclub hatte zu Speedwayrennen im Rahmen der Kinder- und Jugendsportspiele des Landkreises Parchim geladen und die Nachwuchsakteure ließen sich auch nicht von dem schlechten Wetter abschrecken.

Dabei waren die Kleinsten ab 6 Jahre auf ihren PW50 sowie die Juniorenklassen A (50 ccm), B (125 ccm) und C (250 ccm). Gefahren wurden jeweils vier Runden auf einer 300 Meter langen Bahn. Bei den Jüngsten hatten die Güstrower die Nase vorn, so dass ihr Trainer Christian Seliger vollauf zufrieden war.

Das Fahrerfeld

Echte Kämpfer bei schlechtem Wetter.

Aber auch der Gastgeber zeigte sich mit den Leistungen seiner Jugend zufrieden. Dennoch: „Es hätte etwas besser laufen können für unsere Jungs und Mädchen. Aber ich bin froh, dass alle viel Spaß hatten und gesund von der Bahn gekommen sind“, so Peter Möller, Teammanager des MC „Mecklenburgring“ Parchim. „Wir müssen unsere Jugend besser fördern, damit in Deutschland im Bereich Bahnsport weiterhin Fahrer für die Weltspitze nachrücken können. Bahnsport ist nicht gerade ein günstiger Sport, deshalb sind wir auf Sponsoren für unsere Jugendarbeit angewiesen“, erklärte Peter Möller. Geehrt wurde jeder Teilnehmer am Ende der Veranstaltung mit einem kleinen Pokal.

Mirko Züchtig

Fotos: Karlheinz Hänßgen

Speedway-Bundesliga in Stralsund

Gekämpft, aber verloren

Am 18. Juni startete der MC Nordstern Stralsund mit einem Heimrennen in die Speedway-Bundesliga-Saison 2011. Er empfing im Paul-Greifzu-Stadion die „Wikinger" vom MSC Brokstedt, die bereits am 1. Mai ein Rennen gegen das Speedway Team Wolfslake gewonnen hatten. Auch gegen die „Nordsterne" behielten sie die Oberhand. Trotz Heimvorteils taten sich die Gastgeber gegen die gut aufgelegten „Wikinger" schwer.

Dabei fing der Renntag viel versprechend an. Gleich im ersten Lauf setzte Lokalmatador Roberto Haupt ein Ausrufezeichen und entführte die ersten drei Punkte auf das Konto der „Nordsterne". Er verwies die Brokstedter Tobias Kroner und Mads Kornelliussen auf die Plätze. Allerdings wurde Haupts Mannschaftskamerad Christian Hefenbrock nur Letzter. Man sah ihm noch deutlich an, dass er mit der Verletzung vom Rennen in Teterow zu kämpfen hatte. Immerhin: Nach dem vierten Lauf stand es für die „Nordsterne" 14:10. Dies hatten sie vor allem Tobias Busch und Roberto Haupt zu verdanken. Doch schon im nächsten Lauf wendete sich das Blatt, die Gäste drehten deutlich auf. Kornelliussen, Kroner und Kröger ließen ihr ganzes Können aufblitzen und erfuhren zwischen Heat 5 und 11 zusammen mehr als 15 Punkte. Auch der Jokereinsatz von Haupt für die in Rückstand geratenen „Nordsterne" half am Ende nicht, die Heimniederlage abzuwenden.

Michael Czechan

Edgar Leginski, Dritter in der Juniorklasse B

Mathias Schultz (weiß), Tobias Busch (rot), Matthias Kröger (blau), Stephan Katt (gelb)

ergebnisse

Bundesliga

1. MSC Brokstedt, 45 Punkte (Mads Kornelliussen 13, Tobias Kroner 12, Matthias Kröger 11, Stephan Katt 8, Danny Maaßen 1)
2. MC Nordstern Stralsund, 42 Punkte (Roberto Haupt 16, Christian Hefenbrock 9, Tobias Busch 11, Mathias Schultz 5, Marco Gaschka 1)

Rahmenprogramm

Norddeutsche Bahnmeisterschaft und Landesmeisterschaft, Junior A: 1. Lukas Wegner, MC „Bergring" Teterow, 32 Punkte; 2. Marvin Wiegert, ADAC Team Hansa, 25; 3. Fabian Gaschka, MSC Nordhastedt, 23.

Landesmeisterschaft, Junior B: 1. Marvin Michel, ADAC Team Hansa, 12 Punkte; 2. Paul Schultz, 7; 3. Edgar Leginski, beide MC Nordstern Stralsund, 4.

B-Lizenz: 1. Steven Mauer, Speedway Team Wolfslake, 12; 2. Hannes Gast, MC Güstrow, 6; 3. Silvio Paul, MC Mecklenburgring Parchim, 5.

auswärtsrennen

Mit knappen Niederlagen endeten die beiden Auswärtsrennen für den MC Nordstern Stralsund. Am 16. Juli unterlagen die Mecklenburger dem AC Landshut mit 40:44, dabei führten sie zwischenzeitlich sogar mit acht Punkten. Pech hatte Tobias Busch, der zweimal stürzte. Nach dem zweiten Sturz bekam er keine Freigabe vom Rennarzt, obwohl er weiterfahren wollte und offensichtlich nicht verletzt war.

Am 13. August mussten sich die „Nordsterne" dem Speedway Team Wolfslake beugen. Erst im letzten Lauf des Tages fiel die Entscheidung, denn die „Wölfe" lagen mit nur zwei Punkten vorn. Ausgerechnet hier fuhr Tobias Busch ins Startband und musste beim Neustart mit 15 Metern Rückstand antreten. Weder er noch Mathias Schultz konnten gegen Okoniewski und Sullivan etwas ausrichten, so dass es am Ende 45:39 stand.

B.H.

▷ ergebnisse

16.7.: 1. AC Landshut, 44 Punkte (Martin Smolinski 11, Piotr Pawlicki 12, Thomas Stange 1, Max Dilger 10, Marcel Helfer 10);
2. MC Nordstern Stralsund, 40 Punkte (Jesper B. Monberg 14, Grzegorz Walasek 10, Tobias Busch 6, Roberto Haupt 9, Marco Gaschka 1).

13.8.: 1. Speedway Team Wolfslake 45 Punkte (Rafal Okoniewski 17, Ryan Sullivan 15, Richard Speiser 1, Marcin Sekula 1, U21-Fahrer Kai Huckenbeck 11, Reserve Mathias Bartz 0);
2. MC Nordstern Stralsund, 39 Punkte (Busch 11, Norbert Magosi 8, Haupt 8, Mathias Schultz 10, U21-Fahrer Gaschka 2).

Mathias Schultz (rot), Rafal Okoniewski (blau), Ray Sullivan (weiß) , Marco Gaschka (gelb)

Fotos: Karlheinz Hänßgen (2), Hradetzky

Speedway-Bundesliga in Stralsund

Das Glück war den Tüchtigen nicht hold

Witterungsbedingt wurde das zweite Speedway-Bundesliga-Heimrennen des MC Nordstern Stralsund vom 30. Juli auf den 3. September verschoben, auf den Tag, an dem um den traditionellen Ostseepokal gefahren werden sollte. Nun wurde eine Kombination beider Wettbewerbe ausgetüftelt, die dann leider doch nicht realisiert werden konnte.

Die vielen Regenfälle in den vorangegangenen Wochen wirkten immer noch nach; den ganzen Tag über wurde um die Verbesserung der Bahnbedingungen gerungen. Insbesondere die Startkurve bereitete den fleißigen Helfern große Sorge. Das Rennen konnte jedoch pünktlich von Stralsunds Oberbürgermeister Dr. Alexander Badrow eröffnet werden. Aber: Aus Sicherheitsgründen wurden alle Rennen des Rahmenprogramms abgesagt. Die Bundesligafahrer des Gastgebers und des Speedway Teams Wolfslake kamen mit den herausfordernden Bedingungen zurecht und zeigten vor den 1000 Besuchern viel Ehrgeiz verbunden mit hohem Einsatz.

Das Team des MC Nordstern Stralsund

Für die „Nordsterne“ ging es nach drei Niederlagen in der Vorrunde um einen versöhnlichen Saisonabschluss, das heißt, sie wollten unbedingt die „Wölfe“ packen. Das Finale war für sie jedoch nicht mehr möglich. Für die „Wölfe“ dagegen schon. Sie mussten entweder gewinnen oder bei einer Niederlage mindesten 42 Laufpunkte vorweisen. Die Situation: Der Tabellenzweite MSC Brokstedt hatte wie Wolfslake vier Matchpunkte, aber 41 Laufpunkte mehr auf dem Konto. Der AC Landshut stand in der leider nur aus vier Mannschaften bestehenden Bundesliga bereits als Vorrundensieger und damit Finalteilnehmer fest.

Das Rennen war an Spannung und Dramatik kaum zu überbieten. Im ersten Lauf erfolgte gleich eine bittere 1:5 Niederlage für die „Nordsterne“, denn die „Wölfe“ Rafal Okoniewski und Ryan Sullivan siegten gegen Jesper B. Monberg und Tobias Busch. Jedoch im zweiten wurde der Spieß umgedreht, als Mathias Schultz vor Roberto Haupt ins Ziel kam; Marcin Sekula und Steffen Mell verbuchten nur einen Zähler auf das Wolfslaker Konto. Im dritten Lauf ließ Tobias Busch sogar den Australier Ryan Sullivan hinter sich. In der Folge konnten die „Wölfe“ jedoch mit drei 4:2 Erfolgen einen Vorsprung von sechs Zählern herausarbeiten, auf den der Stralsunder

Seffen Mell, Ryan Sullivan, Mathias Schultz, Tobias Busch (v.l.)

Fotos: Karlheinz Hänßgen

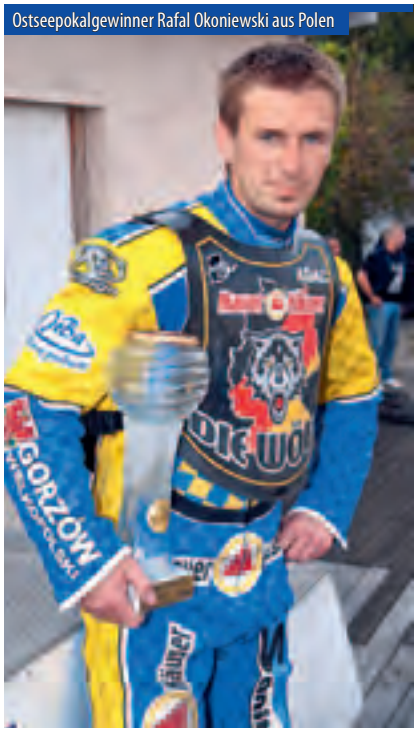
Teamchef Torsten Berger mit dem Einsatz der taktischen Reserve antwortete. Und tatsächlich konnte Tobias Busch in einem sehenswerten Manöver den Polen Rafal Okoniewski überholen und so gemeinsam mit Jesper B. Monberg einen Doppelsieg für die „Nordsterne“ erkämpfen. Das gleiche gelang den beiden auch im Lauf 11, aber vorher bezwangen Roberto Haupt und Marco Gaschka die Wolfslaker Kai Huckenbeck und Marcin Sekula.

Da aber die beiden Profis im Dienst der „Wölfe“, Ryan Sullivan und Rafal Okoniewski, souverän punkteten und vor allem Steffen Mell eine Top-Leistung erbrachte, gingen beide Teams nach einer kurzfristigen Führung der Gastgeber unentschieden mit 36:36 in die Finals. Hier schlug die Stunde der Gäste. Im 13. Lauf siegten Mell und Huckenbeck vor Haupt und Schultz. Den abschließenden Lauf für die jeweils beiden punktbesten Fahrer jedes Teams fuhren Okoniewski und Sullivan vor Monberg und Busch ins Ziel.

Punktbester in der Nordstern-Equipe war der sympathische Däne Jesper B. Monberg (12 Punkte). Zufrieden war er mit seiner Leistung dennoch nicht: „Ich habe zu lange gebraucht, um das richtige Setup zu finden. Ich kam oft mit viel Speed von der Geraden, wollte dann außen herum vorbeiziehen. Aber es war einfach zu feucht dort, ich bekam keinen Grip, mein Hinterrad hatte viel zu viel Schlupf“, gab der 33-Jährige zu.

Mit ihrem Tagessieg sicherten sich die „Wölfe“ die Teilnahme an den Finals um die Deutsche Meisterschaft – am 3. Oktober in Wolfslake und am 8. Oktober in Landshut.

Den 44. Ostseepokal holte sich übrigens Rafal Okoniewski als Gewinner des letzten Laufes, der das aber gar nicht wahrhaben wollte. Zu sehr waren alle Beteiligten an diesem Renntag auf die Bundesliga fokussiert. Und: Zunächst wurde Ryan Sullivan als Sieger aufgerufen und so kam auch noch ein falsches Siegerehrungsfoto zustande.


Ostseepokalgewinner Rafal Okoniewski aus Polen

Die „Nordsterne“ hatten wieder einmal nicht das Glück des Tüchtigen. Wie schon zweimal zuvor gelang es ihnen nicht, eine zwischenzeitliche Führung in einen Sieg umzumünzen. Teamchef Torsten Berger: „Es ist natürlich sehr schade, dass wir immer wieder knapp scheitern, aber ich bin trotzdem stolz auf unsere Jungs. Sie haben so toll gekämpft.“

Gunnar Mörke, Clemens Sommer, B.H.

▷ ergebnisse

1. Speedway Team Wolfslake, 46 Punkte (Rafal Okoniewski 14, Ryan Sullivan 16, Steffen Mell 8, Marcin Sekula 2, Kai Huckenbeck 6).
2. MC Nordstern Stralsund, 38 Punkte (Jesper B. Monberg 12, Tobias Busch 10, Mathias Schultz, 7, Roberto Haupt 7, Marco Gaschka 2).

Endstand der Vorrunde

1. AC Landshut, 6 Matchpunkte/182 Laufpunkte
2. Speedway Team Wolfslake, 6 Matchpunkte/174 Laufpunkte
3. MSC Brokstedt, 4 Matchpunkte/169 Laufpunkte
4. MC Nordstern Stralsund, 0 Matchpunkte/159 Laufpunkte

Roberto Haupt (rot) und Kai Huckenbeck (gelb).

RA Pfeil & Noczinski
RA und Notar Dr. Schaarschmidt

Danziger Straße 2
10435 Berlin
Tel.: 030/44053924
Telefax: 030/4416207
E-Mail: RA.Pfeil-Hartmut@t-online.de

Tätigkeitsschwerpunkte (ausgewählt)

- Verkehrsrecht
- Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht
- Zivil-und Familienrecht
- Miet- und Arbeitsrecht
- Vereinsrecht
- notarielle Tätigkeiten

Verkehrsrechtsberatung für ADMV-Mitglieder

Rechtsanwaltskanzlei
RA Wolfgang Korbe & RA Andreas Nessler

Danziger Straße 195
10407 Berlin
Tel. 030/42 85 22 22
Fax 030/42 85 22 20
E-Mail: WKorbe@aol.com

Tätigkeitsschwerpunkte (ausgewählt)

- Mietrecht
- Verkehrsrecht
- Straf- und Ordnungswidrigkeiten
- Zivil- und Familienrecht
- Insolvenzen
- Vereinsrecht

Verkehrsrechtsberatung für ADMV-Mitglieder

Fotos: Karlheinz Hänßgen

103. Speedwayrennen in Ludwigslust

Zwei Siege für den Gastgeber

Aus sportlicher Sicht hätte die Speedwayveranstaltung am 25. Juni im heimischen Motodrom für den MC Ludwigslust nicht besser laufen können. Beim Rookies-Cup verwies die Renngemeinschaft Ludwigslust/Petershagen mit 53 Punkten die Diedenbergener Junior Rockets (47) und das Team Mecklenburgische Schweiz (44) auf die Plätze. Bei dem im Paarkampf ausgetragenen Mecklenburger Old-Boys-Cup setzte sich die Ludwigsluster Kombination Raik Arnheim und Jens Brüggert im Finale gegen die Teterower Andreas Mieser und Reimar Schwinkendorf durch.

Der sportliche Leiter Diethelm Roeschke hatte mit seinem Team ganze Arbeit geleistet, um den Fahrern beste Bedingungen zu bieten. Die Vorbereitungen liefen alles andere als reibungslos. Bis 19 Uhr hatte man am Vortag „geackert", zwei Gewitter mit ergiebigen Niederschlägen ließen die Organisatoren gehörig ins Schwitzen kommen. Doch am Sonnabend bewies der Wettergott Einsehen mit den Motorsportlern. „Die Bahn ist in tadellosem Zustand", freute sich Roeschke und verwies dabei auf die gute Technik. Die bewährte sich auch am Renntag. Die Jungs vom Bresegarder Agro Service trugen mit erstklassigem Bahndienst maßgeblich zum reibungslosen Ablauf bei. Die insgesamt 44 Rennen sahen aber leider nur 300 Motorsportfans.

Der Rookies-Cup, eine Nachwuchsserie für Fahrer bis 23 Jahren, lieferte gleich in vier Klassen spannende Positionskämpfe. Den Anfang machten in jedem Durchlauf die Jüngsten auf ihren 50-ccm-Maschinen. Das Team Mecklenburgische Schweiz (Teterow/Güstrow) bot den amtierenden Deutschen Meister Lukas Wegner auf. Der achtjährige Oranienburger erwies sich erwartungsgemäß als fleißigster Punktesammler, musste aber zumindest einmal dem Diedenbergener Tim Wunderer den Vortritt lassen. Die Lokalmatadore mussten mit dem frühen Ausfall von Marc-Leon Tebbe leben, so dass in dieser Klasse nur Calvin Richter Punkte für die Ludwigsluster Fahrer sammelte. Dieses Handicap glich Lukas Fienhage bei den 125ern aus, indem er als einziger Rookie aus seinen vier Rennläufen die maximale Ausbeute von zwölf Zählern einfuhr. Auch bei den Junioren C (250 ccm) und den B-Lizenz-Fahrern lief es für die Gastgeber gut. Steven Mauer und Onno Rykena (Junioren C) sowie Henk Koonstra und André Mochner (B-Lizenz) füllten das Konto fleißig auf, so dass es am Ende zum Tagessieg reichte.

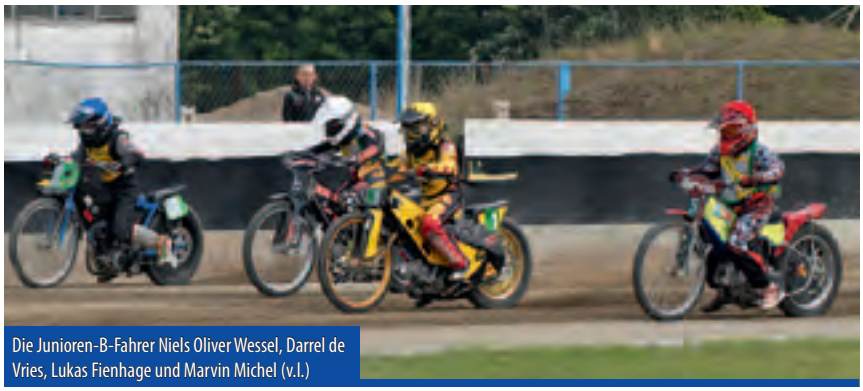
Bei den Old Boys war der Erfolg von Jens Brüggert und Raik Arnheim in den Vorläufen noch nicht unbedingt absehbar. Erst im Halbfinale drehte das zweitbeste Paar der Gruppe 2 auf und schaltete Frank und Michael Kunkel (Sieger Gruppe 1) aus. Im Finale fuhren Brüggert/Arnheim noch einmal die Plätze eins und zwei heraus und sorgen so für klare Verhältnisse. Sie profitierten dabei allerdings auch vom Ausfall Reimar Schwinkendorfs.

Siegerehrung für die Teams im Rookies-Cup.

Die Old Boys Frank Kunkel (rot), Michael Kunkel (weiß) und Reimar Schwinkendorf (gelb)

Die B-Lizenz-Fahrer Denis Wienke (gelb), Valentin Grobauer (blau), Henk Koonstra (rot) und Hannes Roeschke (weiß)

Fotos: Karlheinz Hänßgen


Die Junioren-B-Fahrer Niels Oliver Wessel, Darrel de Vries, Lukas Fienhage und Marvin Michel (v.l.)

Als Bereicherung erweisen sich die im Rahmenprogramm kräftig Gas gebenden Speedkarts und Quads. So mancher Dreher und unfreiwillige „Ausritt“ in den Innenraum sorgte für zusätzliche Stimmung bei den Fans. **Thomas Willmann**

▷ ergebnisse

Rookies-Cup

1. Ludwigslust/Petershagen, 53 Punkte (A Calvin Richter 4, A Marc Leon Tebbe 0, B Lukas Fienhage 12, B Nils Oliver Wessel 3, C Steven Mauer 10, C Onno Rykena 7, BL Henk Koonstra 10, BL André Mochner 7, BL Hannes Roeschke 0).
2. Diedenbergen Junior Rockets, 47 Punkte (A Tim Wunderer 10, A Fabian Gaschka 6, B Fabian Wachs 5, B Finn Loheider 1, C Oliver Lachmann 3, C Michael Härtel 11, BL Valentin Grobauer 5, BL Denis Wienke 6,
3. Mecklenburgische Schweiz, 44 Punkte (A Marvin Wiegert 5, A Lukas Wegner 11, B Marvin Michel 9, B Darrel de Vries 6, C Jeremy Cipinski 3, C Jonathan Gast 2, BL Marcel Sebastian 6, BL Hannes Gast 2,)

Mecklenburger Old-Boys-Cup, Finale: 1. Jens Brüggert/Raik Arnheim, MC Ludwigslust; 2. Reimar Schwinkendorf/Andreas Mieser, MC„Bergring“ Teterow.

1. Lauf Rookies-Cup am 8. Mai in Diedenbergen

1. Diedenbergen Rockets, 64 Punkte; 2. Ludwigslust/Petershagen, 42; 3. Mecklenburgische Schweiz, 38.

Die Old Boys Jens Brügge (blau) und Thomas Lata (gelb).

B-Lizenzfahrer Steven Mauer (rot), Hannes Roeschke (weiß) und Sylvio Pöhl (gelb).

104. Speedwayrennen in Ludwigslust

Sieg für Mecklenburger Old Boys

„Das war eine runde Sache“, zeigte sich der sportliche Leiter des MC Ludwigslust, Diethelm Roeschke, sehr zufrieden mit dem, was die eigenen Speedway-Oldies und ihre dänischen Konkurrenten am 20. August im Ludwigsluster Motodrom an fahrerischem Können abgeliefert hatten. Ein paar mehr Zuschauer hätten es allerdings sein dürfen. Nur 250 Motorsportfans ließen sich den Clubvergleich nicht entgehen. Die Gäste von „Esbjerg Speedway“ zeigten sich trotzdem begeistert. Sie tragen ihre Clubvergleiche nach eigener Aussage zumeist vor leeren Rängen aus.

Da das dänische Team nur mit sechs Fahrern angereist war, gab es Verstärkung aus dem gegnerischen Lager. Das war durchaus wörtlich zu verstehen, denn der „Aushilfs-Däne“ Thomas Lata war hinter Ole Rom der fleißigste Punktesammler der Gäste. Aber auch seine starken Auftritte verhinderten nicht, dass die Ludwigsluster Old Boys als klarer 56:36-Sieger aus dem Kräftemessen hervorgingen. Auf Seiten der Lokalmatadore wussten vor allem Raik Arnheim und Ralf Baumann zu glänzen. Arnheim holte aus vier Läufen die maximal möglichen zwölf Punkte, und Baumann blieb bei seinen drei Einsätzen zur Freude von Teamchef Jürgen Juknies ebenfalls ungeschlagen. Die Dänen nahmen ihre Niederlage sehr sportlich und regten gleich eine Revanche auf eigener Bahn an.

Im Rahenprogramm gingen Sergej Malyschew (MC Mecklenburgring Parchim) im B-Lizenzrennen und Leon Arnheim (MC Ludwigslust) im 50-ccm-Rennen als Sieger hervor. **Thomas Willmann**

▷ ergebnisse

Old Boys: 1. MC Ludwigslust, 56 Punkte (Ralf Baumann, 9, Andreas Mieser 3, Jens Brüggert 8, Thomas Kreffta 8, Raik Arnheim 12, Mark Arnheim 7, Stefan Rapschläger 9, René Hagelstein 0); 2. Esbjerg/Dänemark, 36 (Ole Rom 12, Jesper Ipland 1, Johnny Haulrig 4, Thomas Lata 8, Ole Vong 5, Mogens Tode 1, Charls Jensen 5)

B-Lizenz: 1. Sergej Malyschew, MC Mecklenburgring Parchim 10 Punkte; 1. Hannes Roeschke, MC Ludwigslust, 9; 3. Sylvio Pöhl, MC Mecklenburgring Parchim, 6.

50 ccm: 1. Leon Arnheim, MC Ludwigslust, 11, Punkte; 2. Ben Ernst, MC Nordstern Stralsund, 11; 3. Maximilian Firniß, MC Güstrow, 8.

Siegerehrung für die Old Boys.

Fotos: Karlheinz Hänßgen

40. ADMV-Osterburg-Rallye

Weidaer gewinnt Heimveranstaltung

Zum 40-jährigen Jubiläum der Osterburg-Rallye am 25. Juni starten in Steinsdorf 95 Teams zum Asphalt-Sprint in Ostthüringen. Auch in diesem Jahr konnte der MC Weida rund um Rallyeleiter Willy Naumann den Teams eine neue Wertungsprüfung präsentieren. Diese hatte es in sich, denn schneller und welliger Asphalt wechselten sich ab.

Für die drei Start-Ziel-Prüfungen gibt es vier heiße Anwärter auf den Gesamtsieg. Rainer Noller kommt erstmals zu einer Rallye 200 nach Thüringen und hat Stefan Kopczyk als Co dabei. Der Bayer Rudi Reindl im Ex-Corazza-Lancer unterwegs und der Thüringer Raphael Ramonat setzen ihr Mitsubishi-Dauer-Prestigeduell fort. Und der Weidaer „Local Hero" Patrick Hünniger hat Sandro Wallenweins Subaru Impreza gemietet, mit dem er bei der 50. DMV-Sparkassen-Rallye rund um Pößneck Vierter der Gesamtwertung wurde.

Trabiteam: Andreas Schramm und Sebastian Nagel vom MC Grünhain (62. Platz).

Die neue Auftaktprüfung bei Wildetaube holt sich Noller vor Hünniger. Reindl, üblicherweise sofort auf vollen Touren, wird nur Dritter, weil er ein Wegedreieck außen umfährt statt direkt. Ramonat verliert den Turboschlauch und fällt aussichtslos zurück. Die Osterburg-Königsprüfung von Schüptitz nach Rohna gewinnt Hünniger mit einer Zehntel vor Noller. Noller verliert die Führung durch Motoraussetzer auf der dritten Prüfung durch Forstwolfersdorf. Hünniger erreicht als Spitzenreiter die Halbzeitpause in Weida, doch Reindl ist durch die Bestzeit bis auf 1,3 Sekunden herangekommen. Der Bayer übernimmt nach der vierten Prüfung sogar die Spitze, doch Hünniger quetscht sich auf den beiden letzten Prüfungen wieder an Reindl vorbei. Noller knallt zwei Bestzeiten im zweiten Umlauf auf den welligen Asphalt und verpasst Reindl nur um drei Zehntel. Für Patrick Hünniger und René Sebesta ist es der erste Gesamtsieg ihrer Karriere.

Hinter den Allrad-Turbo-Boliden zieht Bernd Michel mit seinem Opel Astra einsam seine schnellen Kreise und wird als bester Fronttriebler Vierter. Mark Muschiol gewinnt die Zweiliter-Klasse der Gruppe N/F und lässt noch den Escort Kit Car des Vorjahressieger Jan Horlbeck hinter sich.

Die Sieger: Patrick Hünniger vom MC Weida und René Sebesta vom MC Pößneck.

Den Sprung unter die ersten Zehn schafft Dirk Knüpfer im 1600er Skoda Felicia, der überraschend den Klassensieg gegen Carsten Wiegand im VW Lupo erkämpft – mit acht Sekunden Vorsprung. In der mit 16 Fahrzeugen stark besetzten 1300er Klasse der Gruppe H holt sich Jan Rößner (Suzuki) den vierten Saisonsieg vor Stephan Monté (Micra) und Youngster Tomi Amling (Polo), während bei den Trabis Mario Keller deutlich vor Chris Raupach und Andreas Schramm liegt. Mario Kunstmann freut sich über den Sieg in der Gruppe G, mehr noch über die gute Leistung seiner erst 15-jährigen Tochter Julia auf seinem heißen Sitz – bei ihrer ersten Rallye!

In der ADMV-Rallye-200-Meisterschaft übernimmt Jan Rößner die alleinige Führung vor Andreas Schramm, Mirko Graf (dritter Saisonsieg im Saxo), Uwe Joachim und Tina Wiegand.

Im Festzelt wird neben den Fahrern mit donnerndem Applaus auch der 71-jährige Rallyeleiter Willy Naumann geehrt; er hat alle 40 Rallyes mitorganisiert, davon 35 als Chef. In zwei Punkten unterscheidet sich die 40. Osterburg-Rallye nicht von den vorangegangenen: Es gibt jede Menge Pokale. Die riesige Campingwiese in Steinsdorf verwandelt sich für zwei lange Abende zur Partymeile.

Vom MC Weida gingen in diesem Jahr erstmals wieder drei Teams an den Start. Dazu zählen Torsten Binder/Danny Pfannenschmidt auf Subaru Impreza (2. Platz in der Gruppe G 21) und das Trabant 1.1 Team Peter Rudzok/Steffen Gölicke (Sieg in der Klasse G 17). **Thomas Gorlt, MC Weida**

▷ ergebnisse

Gesamtwertung

1. Patrick Hünniger/René Sebesta, Weida/Pößneck, Subaru Impreza, 16:50,9
2. Rudolf Reindl/Michael Ehrle, Lohkirchen/Schmalkalden, Mitsubishi Evo 7, + 01,3
3. Rainer Noller/Stefan Kopczyk, Ahstatt/Heilbronn, Mitsubishi Evo 8, + 01,5
4. Bernd Michel/Karsten Bendig, Schwarzenbach/Neustadt, Opel Astra Kit Car, + 32,7
5. Joachim Meinzer/Clemens Schmidt, Dettenheim/Gondelsheim, Ford Sierra Cosworth, + 49,1
6. Mark Muschiol/Julia Siegel, Chemnitz, Renault Clio Ragno, + 1:13,5
7. Mario Kunstmann/Julia Wolanski, Beierfeld, Mitsubishi Evo 7, + 1:16,4
8. Jan Horlbeck/Enrico Lenk, Netzschkau/Mylau, Ford Escort RS 200, + 1:26,6
9. Michael Luck/Lars Israel, Seligenthal/Meiningen, VW Golf GTI 16V, + 1:27,0
10. Dirk Knüpfer/Anka Gallitzendörf, Greiz/Langenwetzendorf, Skoda Felicia, 1:30,7

Am Start: Rainer Noller und Stefan Kopczyk vom DMV-Team Frankfurt. „Türmi", das Maskotchen zur Rettung der maroden Turmspitze auf der Osterburg, wünschte gute Fahrt.

Fotos: Andrea Püschmann (2), Bettina Gunkel (1)

Gesamtsieger: Rudi Reindl/Michael Ehrle

7. ADMV Rallye Zwickauer Land

Sekundenkrimi im Spitzenfeld

Am 9. Juli ging die siebente Auflage der Rallye Zwickauer Land über die Bühne. Bei optimalen Wetterbedingungen mit Sonnenschein und 28 Grad im Schatten rollten 77 Rallye-Teams an den Start. Davon erreichten 52 das Ziel. Ein Grund für die vielen Ausfälle könnte ein Stau auf der B93 bei Mosel gewesen sein, der den Zeitplan zwischen den ersten beiden Wertungsprüfungen ordentlich durcheinander wirbelte. Denn für Schrittgeschwindigkeit sind Rallyefahrzeuge nicht gebaut.

Ein wahrer Sekundenkrimi spielte sich dennoch im Spitzenfeld ab. Den Gesamtsieg ließ sich der Bayer Rudolf Reindl nicht nehmen. Mit seinem Mitsubishi Lancer Evo 7 und Co-Pilot Michael Ehrle aus Schmalkalden entschied er fünf von sieben Wertungsprüfungen für sich. Am Ende gab es einen Vorsprung von 21,5 Sekunden auf den Vorjahressieger Raphael Ramonat, der sich mit Platz 2 begnügen musste. Die folgenden Plätze drei bis fünf liegen gerade mal 16 Sekunden auseinander. Rang drei eroberte sich ebenfalls ein bayerisches Rallyeteam. Leo Wolf aus Regensburg und Co-Pilot Thomas Schöpf aus Kulmbach landeten vor Mark Schindler und Karsten Bindig auf Subaru Impreza. Ihnen folgten Lars Anders und Jens Roth auf Mitsubishi Lancer Evo 6.

Bestes Team mit Zweiradantrieb wurden Benjamin Hübner und Maik Trommler vom MC Grünhain auf einem Citroen C2 R2. Vom gastgebenden MC Zwickau waren Daniel Voigt und Andreas Beck auf Honda Civic mit Rang 9 das erfolgreichste Team. Daniel Schmidt, sonst erfolgreich in der Deutschen Diesel-Meisterschaft un-

ergebnisse

Gesamtergebnis

1. Rudi Reindl/Michael Ehrle, Lohkirchen/Schmalkalden, Mitsubishi Evo 7, H16, 21:02,9 Minuten
2. Raphael Ramonat/Christian Aßmus, Trusetal/Bad Liebenstein, Mitsubishi Evo 6, H16, + 21,5 Sek.
3. Leo Wolf/Thomas Schöpf, Regensburg/Kulmbach, Subaru Impreza STI, F3A, + 45,1 Sek.
4. Mark Schindler/Karsten Bendig, Weißdorf/Neustadt, Subaru Impreza STI, F3A, + 53,8 Sek.
5. Lars Anders/Jens Roth, Eckardtshausen/Wutha-Farnroda, Mitsubishi Evo 6, H16, + 1:04,4 Min.
6. Urs Hunziker/Bernd Hartbauer, Steffelbach/Sargans, Subaru Impreza N15, F3A, + 1:12,2 Min.
7. Reinhard Honke/Ben Sauerborn, Himmelkron/Hollfeld, Subaru Impreza STI, C28, + 1:22,4 Min.
8. Benjamin Hübner/Maik Trommler, Waschleithe/Langenberg, Citroen C2 R2, H13, + 1:42,5 Min.
9. Daniel Voigt/Andreas Beck, Zwickau/Werdau, Honda Civic R, N8, + 1:57,9 Min.
10. Lazar Kan/Falkmar Platz, Berlin/Wittenberg, Mitsubishi Evo 9, N3A, + 2:01,2 Min.

Platzierungen der Teams vom MC Zwickau:

Klasse 03B: Daniel Schmidt/Jürgen Breuer (Skoda Fabia RS TDI) 2. Platz / Gesamt: 15. Klasse G19: Philip Koch/Kevin Baumann (VW Golf II GTI) 3. Platz / Gesamt: 35.

Klasse 14: Christian Planitzer/Nadine Heublein (VW Golf GTI 16V) 6. Platz / Gesamt: 44.

H 13: Dirk Knüpfer/Alexander Schürer (Skoda Felicia) 2. Platz / Gesamt: 14.

Klasse 9: Sebastian Lohrke/Rene Dornaus (Mitsubishi Colt RS) 2. Platz / Gesamt: 27.

Klasse 8: Daniel Voigt/Andreas Beck (Honda Civic Type R) 1. Platz / Gesamt: 9., Mario Weber/Doreen Blei (Honda Civic Type R) 2. Platz / Gesamt: 13.

Schnellstes Trabant-Team: Mario Keller/Sebastian Krowiors

Fotos: Daniel Kunze

terwegs, haderte mit seinen Reifen. Denn anders als bei National-A-Veranstaltungen, müssen bei einer Rallye 200 Reifen mit einer Straßenzulassung gefahren werden, reine Rennreifen sind nicht möglich. Trotzdem landete er nur 10 Sekunden hinter einem BMW in seiner Klasse, der gut 100 PS mehr Leistung unter der Haube hatte. Somit sprang doch noch ein zweiter Platz in der Klasse heraus. Schnellster Trabant-Pilot war erneut Mario Keller aus Grünhain auf Gesamtrang 36.

Gut 270 ehrenamtliche Helfer waren im Einsatz und sorgten dafür, dass die 7. ADMV Rallye Zwickauer Land ohne größere Zwischenfälle beendet wurde. Die Rallye bot für einige Tausend Zuschauer an den sieben Wertungsprüfungen spannenden Rallyesport und fand mit der abendlichen Siegerehrung in der Tennishalle Bindig in Friedrichsgrün einen gelungenen Abschluss.

Daniel Friedel,
MC Zwickau e.V. im ADMV

Bestes Team mit Zweiradantrieb: Benjamin Hübner/Maik Trommler

Lokalmatadore: Daniel Schmidt/Jürgen Breuer

5. ADMV-Wedemark-Rallye

Reindl vorn beim Wedemark-Drama

Die fünfte Ausgabe der ADMV-Wedemark-Rallye in Niedersachsen wird als bisher beste in die Geschichte eingehen. Drei der fünf Wertungsprüfungen (insgesamt 34,50 Kilometer) führen durch die Sand- und Kieskuhlen bei Brelingen. Spektakuläre Drifts, aufgewirbelter Schotter und Sandwolken begeistern die Zuschauer und die Fotografen, auch die Fahrer zeigen sich hoch zufrieden über den Fahrspaß auf losem Untergrund. Während die Pisten bei der Besichtigung am Morgen vom nächtlichen Regen noch nass sind, bleibt es am Tage trocken. Die Rallye verläuft vor den Toren Hannovers pünktlich und ohne Störung.

Ein Mitsubishi-Trio diktiert das Tempo in der Wedemark. Marcus Hesse im Gruppe-H-Evo 6 setzt sich auf der ersten Prüfung durch vier Kuhlen knapp vor Rudi Reindl im Gruppe-N-Evo 9 und dem finnischen Vorjahressieger Jaakko Keskinen im Evo 7 an die Spitze. Die zweite Prüfung läuft überwiegend auf Asphalt. Hier hat Hesse eine glücklichere Hand bei der Reifenwahl und distanziert die Lancer-Konkurrenz deftig, wobei Keskinen an Reindl vorbeizieht.

Einer von zwei Tabis - David Krowiors und Steve Andreis vom MC Grünhain (36. Platz)

11. Platz: Christian Bauer und Daniel Herzig im Renault Clio RS, MC Grünhain

Der zweite Umlauf bringt ganz ähnliche Ergebnisse im Spitzentrio, so dass Hesse die zweite Pause mit satten 22 Sekunden erreicht. Doch nach dem Regrouping springt sein Evo 6 nicht an, offenbar ein Defekt am Steuergerät. Keskinen startet mit rund vier Sekunden Vorsprung auf Reindl in die letzte Prüfung – mit zwei

Fotos: Daniel Kunze (2), MC Wedemark (2)

kurzen Runden durch die Schmiegelt-Kieskuhle und einem langen Auslauf mit wenig Asphalt nach Meinung der Fahrer die schönste Prüfung des Tages. Der Finne hat den Sieg vor Augen, als das Getriebe streikt. Jaakko Keskinen und Juha Heikkilä retten sich mit 30 Sekunden Zeitverlust zwar noch als Zweite ins Ziel, doch der Bayer Rudi Reindl und sein Thüringer Co Michael Ehrle fliegen mit der Bestzeit über die Prüfung und holen sich in einem dramatischen Finale ihren ersten Gesamtsieg.

Eric Karlsson und Edda Walter verbessern sich beim Finale noch um zwei Plätze auf Rang 3. Mit dem exotischen Audi TTS Quattro – mit Asphaltfahrwerk und -reifen – demonstriert Karlsson, wie weit man ein Auto mit Automatikgetriebe nach vorn fahren kann. Knapp hinter dem Franken landen die Mitsubishi-Piloten Raphael Ramonat, Rudi Weileder und Michael Dinkel. Mark Muschiol und Kerstin Munkwitz setzen ihre Wedemark-Siegesserie fort: Im Gruppe-N-Clio werden sie bestes Team ohne Allradantrieb. Anfangs hält Mika Kitola im Honda Civic erfolgreich dagegen, doch ein Fahrfehler in WP 3 und ein Stempelfehler des Copiloten sorgen für eine frühe Entscheidung. Gerd Tabbert, zuletzt zweimal Fünfter, rettet sich auf Platz 8, obwohl der Frontantrieb des Allrad-BMW in WP 2 ausfällt.

Dahinter folgt ein großartig fahrender Philipp Knopf, der den 150 PS starken Volvo 940 auf den neunten Gesamtrang wuchtet und damit Klassensieg, Volvo-Cup-Sieg und HD-Junior-Cup-Sieg (vor Jan Stimpel und Tomi Amling) feiern kann. Die Top Ten komplettiert Stephan Monté, der mit dem 1300-ccm-Micra wichtige Punkte in den ADMV-Meisterschaften sammelt.

Die Gruppe G gewinnt Björn Becker im Audi 90 Quattro, weil der führende Klaus Braun (Opel Vectra 4x4) in der letzten Prüfung eine Runde zu wenig absolviert – nicht als einziger. Die „Teamfehler" wie falsche Rundenzahl, falsches Stempeln oder falsches Abbiegen sind bemerkenswert hoch. Gering ist hingegen die Ausfallquote, nur neun von 49 Startern sehen nach 103 Kilometern das Ziel in der Gemeinde Wedemark nicht.

Alfred Gorny

Die Pechvögel Marcus Hesse und Uwe Kunze im Mitsubishi Lancer Evo 6.

▷ gesamtergebnis

1. Rudi Reindl/Michael Ehrle, Lohkirchen/Schmalkalden, Mitsubishi Evo 9, N3A, 25:26,4
2. Jaakko Keskinen/Juha Heikkilä, Finnland, Mitsubishi Evo 7, H16, +0,22,4
3. Eric Karlsson/Edda Walter, Österreich/Kleinheubach, Audi TTS Quattro, F3A, +45,3
4. Raphael Ramonat/Steffen Schmidt, Trusetal/Altenbeuten, Mitsubishi Evo 6, H16, +0,46,1
5. Rudi und Simone Weileder, Osterhofen, Mitsubishi Evo3, H16, +0,53,3
6. Michael Dinkel/Michael Bayer, Rossach/Hollfeld, Mitsubishi Evo7, N3A, +1:42,0
7. Mark Muschiol/Kerstin Munkwitz, Chemnitz/Bad Schmiedeberg, Renault Clio, N8, +1:49,4
8. Gerd Tabbert/Michael Keller, Bad Camberg/Weilrod, BMW 325ix, H15, +3:04,0
9. Philipp Knopf/Philipp Musholt, Wülfrath/Herzebrock, Volvo 940, F3B, +3:21,8
10. Stephan Monté/Axel Retzlaff, Hennickendorf/Grünheide, Nissan Micra, H12, +3:28,6

Die Siebenten Mark Muschiol und Kerstin Munkwitz im Renault Clio.

Die Zehnten Stephan Monté und Axel Retzlaff im Nissan Micra.

BUCHTIPP

Vorsprung durch Technik – dieser markante Slogan von Audi spielt auch in dem 360 Seiten starken Buch eine wichtige Rolle. 1809 begann August Horch in Zwickau. In der hundertjährigen Geschichte kamen Übernahmen und Neugründungen durch die Verbindungen mit DKW, Horch sowie Wanderer zur AUTO UNION und 1960 durch die Einbeziehung von NSU neue Namen zustande. 1985 wurde die AUDI AG Ingolstadt gegründet, deren Markenzeichen bis heute vier nebeneinander liegende, verschlungene Ringe ist. Vorsprung durch Technik begleitet den Leser von den Anfangsjahren, über unzählige Neuentwicklungen, deren Erprobungen im Sport oder die Vorstellung der Motorräder von DKW und NSU bis hin zum Versuchsfahrzeug für den Motorradweltrekord. Jede Seite des Buches ist bebildert, viele Reproduktionen von Rennsportplakaten oder Werbeprospekten aus der früheren Zeit veranschaulichen sehr interessant die 110-jährige Geschichte dieser Fahrzeugentwicklung. Unter Berücksichtigung des Aufwandes und der hohen Qualität des Drucks sind 29.90 Euro ein angemessener Preis. ISBN 978-3-7688-2578-8.

Fotos: MC Wedemark

8. ADMV-Rallye Grünhain

Ruben Zeltner großartig in Fahrt

Bei der 8. ADMV-Rallye Grünhain am 3. September sind zum ersten Mal ausländische Starter im Feld. Steve Zimmer aus Luxemburg glänzt mit einem zweiten Platz. Doch er wird überstrahlt von Ruben Zeltner, der mit seinem BMW M3 einen überlegenen Start-Ziel-Sieg herausfährt.

Grünhain und Motorsport – das ist eine großartige Symbiose. Im Winter toben sich die Grünhainer Aktiven bei Skikjöring und Motorschlittenrennen aus, im Frühjahr machen die Rallye Erzgebirge oder – in diesem Jahr– die Historik-Rallye „Legends of Speed" Station an der Klostermauer, im Spätsommer steigt dann die ADMV-Rallye Grünhain als stärkste Rallye 200 weit und breit. Mit der Stadt Grünhain-Beierfeld und dem Landkreis Erzgebirge hat der

Nostalgie-Lada mit vollem Einsatz

Motorsportclub Grünhain über die Jahre eine so exzellente Zusammenarbeit aufgebaut, dass die Renn- und Rallye-Wettbewerbe aus dem Jahreskalender nicht wegzudenken sind. Nur vor diesem Hintergrund werden spektakuläre Ortsdurchfahrten wie in Pöhla, Crandorf oder Elterlein möglich. Die anspruchsvollen Strecken, die straffe Organisation und der gute Ruf locken zur achten Auflage 107 Teams nach Grünhain; damit haben die Erzgebirgler das Dauerduell mit der Osterburg-Rallye um die teilnehmerstärkste Veranstaltung ganz knapp gewonnen.

Besonders viel Mühe hat sich der MC Grünhain in diesem Jahr wieder mit dem Service für die Zuschauer gemacht. Dank des sehr guten Programmheftes können die Fans ihren Tagesablauf planen, ein aufwendiges Auspfeilsystem führt sie zu den Zuschauerzonen. Dort sorgen ausgeklügelte Absperrungen einerseits für hohe Sicherheit, zum anderen aber auch für beste Sicht auf die Piste. Verpflegungsstände, Mobil-Toiletten, Online-Ergebnisse und in Elterlein sogar eine Streckenreportage sorgen dafür, dass sich die Fans bei der Rallye Grünhain wohl fühlen. Und

Gesamtsieger: Ruben Zeltner und Helmar Hinneberg

sie kommen in großer Zahl, mehrere Tausend Besucher säumen bei herrlichem Sommerwetter die Wertungsprüfungen.

Sie erleben einen Ruben Zeltner, der seine 106 Konkurrenten sicher im Griff hat. Der Chef des Fahrsicherheitszentrums am Sachsenring hat seinen BMW M3 nach einem Jahr Pause aus der Garage geholt und begeistert die Zuschauer mit tollem Sound und tollen Drifts. Er gewinnt alle sechs Wertungsprüfungen und holt sich – mit dem Dresdner Copiloten Helmar Hinneberg – den Sieg mit dem großen Vorsprung von 48 Sekunden. Um die Ehrenplätze streiten drei Piloten, die allesamt mit Mitsubishi Lancer unterwegs sind. Der Bayer Rudi Reindl ist auf der ersten Prüfung von Pöhla nach Breitenbrunn vorn, muss aber im Ziel der zweiten Prüfung von Markersbach nach Crottendorf mit Motorschaden aufgeben. Vorjahressieger Raphael Ramonat aus Thüringen verliert Platz 2 in der dritten Prüfung mit der langen Ortsdurchfahrt in Elterlein gegen den Luxemburger Steve Zimmer. In der identischen zweiten Schleife kann Ramonat nochmal Boden gutmachen, aber Zimmer rettet sechs Zehntelsekunden des Vorsprungs ins Ziel – für den 25-jährigen Luxemburger und seinen Co Steve Lanners hat sich die lange Anreise gelohnt!

Die Hausherren vom MC Grünhain glänzen nicht nur als Organisatoren, sie hinterlassen auch auf der Piste einen nachhaltigen Eindruck. Mehr als zwei Dutzend Grünhainer Teams nehmen die sechs Wertungsprüfungen unter die Räder. Schnellste der Lokalmatadoren sind Bernd Knüpfer und Alexander Hirsch im Opel Astra Turbo als Siebente in der Gesamtwertung und als Klassensieger. Danny Galle und Dirk Ose sehen nach drei ausfallreichen Jahren endlich wieder das Ziel und bringen ihren 34 Jahre alten Kadett (mit viel moderner Technik unter der Haube) trotz Leitplankenkuss auf Rang 9 vor Mario Kunstmann und Heiko Langer, die im Mitsubishi Lancer auf Rang 10 landen. Hendrik Raschke und Manuela Brunn fahren im VW Golf auf Rang 13 und sorgen für Riesenjubel bei der Familie – Mutter, Bruder, Schwägerin, zwei kleine Nichten –,

2. Platz: Steve Zimmer und Steve Lanners

Fotos: Cornell Hache

die nach SMS-Meldung über Getriebeprobleme nervös an der Zuschauerzone in Elterlein warten.

Die 8. ADMV-Rallye Grünhain läuft nach Plan, einige Ausritte verursachen kurze Pausen im Feld, es bleibt in allen Fällen bei verbogenem Blech. Pünktlich auf die Minute rollt der siegreiche BMW von Ruben Zeltner vor die Bühne im Grünhainer Treffpunkt. Nach Wochen der Vorbereitung kann Jens Ullmann, der Vorsitzende des MC Grünhain, den angenehmsten Teil der Arbeit ausführen: Souverän moderiert er die Siegerehrung und die Übergabe der Pokale. **Alfred Gorny**

ergebnisse

Gesamtergebnis

1. Ruben Zeltner/Helmar Hinneberg, Lichtenstein/Dresden, BMW M3, 20:27,8 Minuten
2. Steve Zimmer/Steve Lanners, Luxemburg, Mitsubishi Evo 10, + 48,0 Sek.
3. Raphael Ramonat/Steffen Schmidt, Trusetal/Altenbeuthen, Mitsubishi Evo 9, + 48,6
4. Mark Schindler/Christopher Linkel, Weißdorf/Erbendorf, Subaru WRX STI, + 1:04,4 Min.
5. Bernd Michel/Bernd Hartbauer, Schwarzenbach/Sargans, Opel Astra GSI, + 1:14,0
6. Roland Macht/Klaus Roßdeutscher, Gefrees/Hof/Saale, Ford Escort Cosworth, + 1:29,1
7. Bernd Knüpfer/Alexander Hirsch, Rückersdorf/Tannenberg, Opel Astra OPC Turbo, + 1:41,7
8. Helmut Hodel/Wolfgang Plank, Hof, VW Golf GTI, + 1:45,7
9. Danny Galle/Dirk Ose, Weißbach/Lugau, Opel Kadett C LS, + 2:01,3
10. Mario Kunstmann/Heiko Langer, Grünhain-Beierfeld/Zwickau, Mitsubishi Lancer, + 2:04,4

Klassensieger

F3A: Zimmer/Lanners; **F3B:** Knüpfer/Hirsch; **F8:** Voigt/Knüpfer, Zwickau, Honda Civic R; **F9:** Graf/Schmidt, Niesky, Citroen Saxo; **H11:** Schramm/Nagel, Schneeberg, Trabant 601; **H12:** Huhn/Zappe, Kassel, VW Golf; **H13:** Wiegand/Harloff, Zwönitz, VW Lupo; **H14:** Michel/Hartbauer; **H15:** Zeltner/Hinneberg; **H16:** Macht/Roßdeutscher; **G18:** Koch/Baumann, Zwickau, VW Golf; **G19:** Gröbner/Matusch, Waiblingen, Toyota Corolla; **G21:** Wald/Wald, Schweinfurt, BMW M3; **CTC27:** Langlotz/Voigt, Eisenach, Peugeot 206.

3. Platz: Raphael Ramonat und Seffen Schmidt

ADMV-Rallye-Meisterschaften

Spannung vor den Herbstmanövern

Höhenflug für Veit König

Die Sommerpause in den ADMV-Rallye-Meisterschaften währt nur kurz – vier Wochen ohne Wettbewerb von Anfang August bis Anfang September. Jetzt treffen sich die Rallyefahrer im 14-Tage-Rhythmus, um ihre Meister zu ermitteln.

Bei der ADMV-Rallye-Meisterschaft sind sechs von sieben Läufen vorüber. Für den sportlich wertvollsten Titel der ADMV-Serien kommen vor dem Finale, der Lausitz-Rallye am 30. September und 1. Oktober, nur noch zwei Fahrer von 36 Bewerbern in Frage, Veit König und Christian Bauer. Der Zschopauer Suzuki-Händler Veit König und sein Berliner Co Dr. Henry Wichura, Geologe an der Uni Potsdam, bringen jede Menge Erfahrung mit. Aber sie müssen mit dem rund 130 PS starken seriennahen Suzuki Swift auch in einer heiß umkämpften Klasse antreten: gegen den Überflieger Sepp Wiegand, ebenfalls im Suzuki, und gegen den DRS-Spitzenreiter Robert Stöber im VW Lupo. Mit zwei Klassensiegen, einem dritten und einem fünften Platz liegen König und Wichura mit einem guten Polster an der Spitze. Als einzige können ihnen Christian Bauer aus Fraureuth und Daniel Herzig aus Neukirchen-Adorf den Titel streitig machen. Der 24-jährige Kfz-Meister kommt mit dem 2-Liter-Clio immer besser in Fahrt und besticht durch seine Zuverlässigkeit. Bauer und Herzig vom MC Grünhain müssen bei der Lausitz-Rallye auch nach den Verfolgern schielen, denn Peter Corazza im Mitsubishi und die beiden Trabant-Piloten Mike Knorn und Andreas Schramm liegen noch in Schlagdistanz.

Die Schneeberger Andreas Schramm und Sebastian Nagel vom MC Grünhain führen dafür die ADMV-Rallye-200-Meisterschaft zur Zeit relativ deutlich an. Da sie aber bereits siebenmal Punkte errungen haben, können die Verfolger mit erst fünf oder sechs Zählern noch ernsthaft um den Titel mitreden. Dazu zählen vor allen anderen Mirko Graf und Gundo Schmidt von RRWC Lausitz, die im Citroen Saxo schon fünf Klassensiege auf dem Konto haben. Dazu zählen aber auch die Duellanten aus der 1300er-Klasse, die Brandenburger Stephan Monté und Axel Retzlaff im Nissan Micra sowie Jan Rößner und Christoph Gerlich vom Chemnitzer AMC im Suzuki Swift. Bereits auf Rang 7 unter 53 eingeschriebenen Teams fährt das Damenteam Tina Wiegand und Claudia Brühl, die im rosa-gelben VW Lupo bei sechs Starts schon sechsmal Punkte gesammelt haben, darunter zweite Ränge in Berlin und Grünhain. Drei Läufe stehen noch aus: die 5. ADMV-Rallye Kurstadt Bad Schmiedeberg im September sowie im Oktober die Sachsenring- und die Havellandrallye.

Andreas Schramm und Sebastian Nagel können in der Saison 2011 sogar vier Titel erringen, denn ihr blauer Trabant mit rund 80 PS hat die Nase auch vorn im ADMV-Trabant-Rallye-Cup, in der Sächsischen Rallye-Meisterschaft und in der ADMV-Landesmeisterschaft Sachsen-Anhalt/Berlin-Brandenburg. In der Trabant-Wertung haben die Schneeberger einen fast uneinholbaren Vorsprung vor „Altmeister" Mike Knorn und dem Routinier Ralf Eckl. Bei der Sachsenmeisterschaft kämpfen Tina Wiegand und Christian Bauer verbissen um Platz 2, können theoretisch auch Schramm noch überflügeln. In der nördlichen Regionalmeisterschaft braucht Stephan Monté zwei exzellente Platzierungen, um Schramm noch von der Spitze zu verdrängen und den Titel zu verteidigen. Aber wahrscheinlicher ist, dass sich Monté mit den Brüdern Andreas und Kevin Fräßdorf vom MSC Wittenberg um Platz 2 streiten wird. *weiter auf Seite 60*

Fotos: Cornell Hache, Klaus Richter

Tomi Amling – mit 20 schon große Sprünge

Jan Stimpel mit 21 flott dabei

MITSUBISHI XTRA MODELLE

ALLE XTRAS INKLUSIVE z. B.:

- Klimaanlage
- Radio CD / MP3
- Start-Stopp-System für alle Schaltgetriebe
- Rückfahrwarner
- Zentralverriegelung mit Fernbedienung
- Chrom-Styling
- Leichtmetall-Felgen
- Multifunktions-Leder-Lenkrad
- ... und vieles mehr

TOMTOM inklusive 1, 3 ,4

Colt 5-Türer „XTRA“

Lancer Sportback „XTRA“

LANCER SPORTBACK 1.6[3]: 19.610 €
ABZÜGL. 3.000 €[2] AKTIONSRABATT =
16.610 €
BARANGEBOT

COLT 3-TÜRER 1.1[1]: 12.580 €
ABZÜGL. 2.000 €[2] AKTIONSRABATT =
10.580 €
BARANGEBOT

OUTLANDER 2.0[4] MIVEC 2WD: 28.740 €
ABZÜGL. 3.500 €[2] AKTIONSRABATT =
25.240 €
BARANGEBOT

Outlander „XTRA“

ODER 0 % FINANZIERUNG - Z. B. COLT "XTRA" 3-TÜRER 83 €[5] MTL.

[1] Preis des Sondermodells Colt 1.1 MPI "XTRA" 3-Türer 55 kW (75 PS), Verbrauch kombiniert 4,9 l/100 km (innerorts 6,0 l/außerorts 4,3 l), CO_2-Emission: 115 g/km, inklusive TOMTOM Via LIVE 120 Europe (mit Tasche) im Wert von 200 €.

[2] zusätzlicher Kundenvorteil im Aktionszeitraum bei Barkauf.

[3] Preis des Sondermodells Lancer Sportback 1.6 ClearTec "XTRA" 86 kW (117 PS), Verbrauch kombiniert 5,7 l/100 km (innerorts 7,4 l/außerorts 4,8 l), CO_2-Emission: 133 g/km, inklusive TOMTOM Via LIVE 120 Europe (mit Tasche) im Wert von 200 €.

[4] Preis des Sondermodells Outlander 2.0 MIVEC 2WD "XTRA" 108 kW (147 PS), Verbrauch kombiniert 7,7 l/100 km (innerorts 10,0 l/außerorts 6,4 l), CO_2-Emission: 178 g/km, inklusive TOMTOM Via LIVE 120 Europe (mit Tasche) im Wert von 200 €.

[5] Finanzierung: Colt 3-Türer "XTRA" 1.1 MPI (Verbrauchswerte siehe [1]) zugrunde liegender Finanzierungspreis 12580 €, Anzahlung 2990 €, Nettodarlehensbetrag 9696,10 € inkl. optionalem RSV-Beitrag* 106,10 €, Abschlussgebühr 0,00 €, Sollzinssatz (gebunden) 0,00 %, effektiver Jahreszins 0,00 %, 1. Monatsrate 76,10 €, 34 Monatsraten á 83 €, letzte Rate 6798 €, Gesamtbetrag 12686,10 €, Fahrleistung / Jahr 10000 km, Laufzeit 36 Monate. Das Finanzierungsbeispiel ist ein freibleibendes Angebot der MKG Bank und stellt gleichzeitig ein repräsentatives 2/3 Beispiel gemäß § 6a Abs. 3 PAngV dar. *Der optionale Restschuldversicherungsbeitrag wurde für eine zu versichernde Altersgruppe zwischen 18 und 59 Jahren kalkuliert. Versicherungspartner: NÜRNBERGER Lebensversicherungs AG, Versicherungsvermittler: TVG Trappgroup Versicherungsvermittlungs GmbH.

MITSUBISHI MOTORS
Drive@earth

IHR PERSÖNLICHES ANGEBOT UND PROBEFAHRT BEI:

LESSING
Autohaus Jörg Lessing GmbH
Allee der Kosmonauten 140, 12683 Berlin
Telefon 030/549939-0, Fax 030/549939-12
www.Autohaus-Lessing.de

Ein heißer Herbst ist auch bei den Junioren (maximal 23 Jahre) des ADMV-HD-Junior-Cups angesagt. Die Micra-Piloten Jan Stimpel (21) und Ronny Rudolph vom Chemnitzer AMC gehen mit einem kleinen Polster gegenüber Tomi Amling (20), und Peter Carius (19) vom MC Gera in die letzten drei Läufe, die mit ihrem VW Polo in der gleichen Klasse starten wie Stimpel und Rudolph. Chancen hat auch der 21-jährige Philipp Knof, der mit dem serienennahen Volvo 940 zur Zeit Platz 3 belegt.

Alfred Gorny

12. ADMV-Lausitz-Rallye

Vom 29. September bis 1. Oktober wird das Tagebaugebiet rund um Boxberg wieder zum Mekka aller Rallye-Fans – dann startet die zwölfte Auflage der Lausitz-Rallye mit 98 Prozent Schotteranteil. Auf 370 Kilometern, davon 150 Kilometer als Wertungsprüfung, werden sich die sicherlich wieder über 100 Teams heiße Duelle um jede Zehntelsekunde liefern. An der Spitze des Teilnehmerfeldes steht Lokalmatador Matthias Kahle – der WM-erfahrene Görlitzer und siebenfache Deutsche Rallye-Rekordmeister verdiente sich seine ersten fahrerischen Sporen als Mitglied des Rallye-Renn- & Wassersport-Clubs Lausitz. Die anderen Teams, unter anderen aus den Niederlanden, Österreich, Polen, Tschechien, Skandinavien und natürlich auch aus Deutschland, werden dem Skoda-Werksfahrer den Sieg sicher nicht kampflos überlassen.

Eine der Hauptattraktionen wird erneut die Event-Arena darstellen. In diesem Areal können Rallyefans mit einer Wasserdurchfahrt, einer 180-Grad-Driftkurve und dem in diesem Jahr vergrößertem Supersprung drei der faszinierendsten Elemente des Rallyesports an einer Stelle erleben.

www.rrc-lausitz.de

Fotos: Klaus Richter

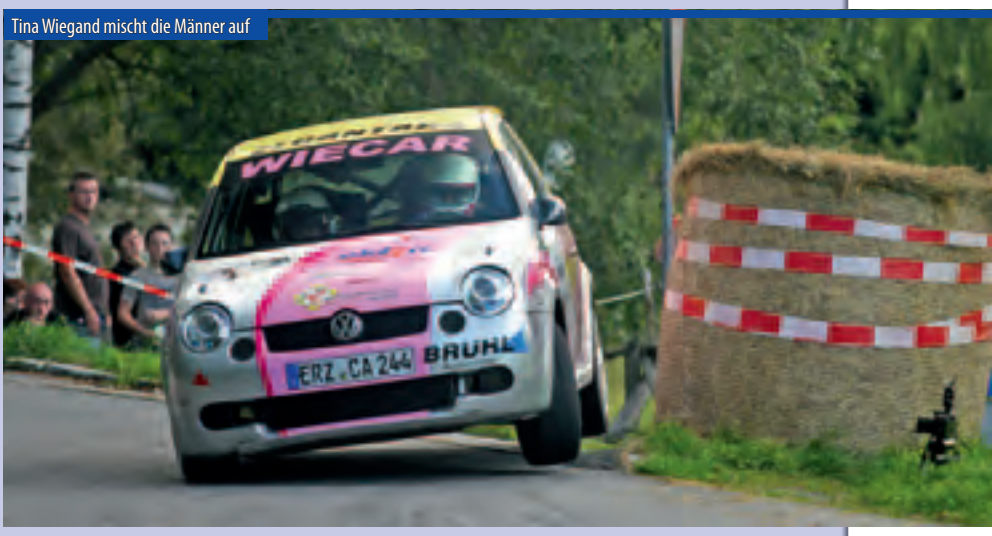
+++ Rallye-Splitter +++ Rallye-Splitter +++ Rallye-Splitter +++

Super-Talent aus Zwönitz

Mit erst 20 Jahren zählt Sepp Wiegand aus Zwönitz zu den hoffnungsvollsten Talenten im deutschen Rallyesport. Er stammt aus einer bekannten Motorsportfamilie: Vater Carsten Wiegand, in der Jugend Motocrosser, ist seit zwanzig Jahren als Rallyepilot sehr erfolgreich, gewann 2002 im Nissan Micra den ADMV-Rallye-Pokal. Sepps Schwester Tina konnte auf eine Reihe von Einsätzen als Copilotin zurückblicken, als sie 2010 selbst ans Steuer wechselte. Sepp Wiegand schwingt sich seit dem siebenten Lebensjahr aufs Motorrad und fuhr Enduro und Cross-Wettbewerbe – mit großem Erfolg: Junioren-Vize-Europameister 2007, Vize-Europameister 2008, Six-Days-Fahrer, ADMV-Fördersportler. Vor einem Jahr startet er bei der ADMV-Wedemark-Rallye zum ersten Mal auf vier Rädern. Und er fährt auf Anhieb schnell: Gesamtrang 8 in Bad Schmiedeberg, 4 in Zwickau, 8 in Hünfeld, jedes Mal Klassensieg mit Vaters VW Lupo.

Für 2011 planen Sepp Wiegand und seine 29-jährige Copilotin Claudia Harloff, beide vom MC Grünhain, die nächste Stufe: ADMV-Meisterschaft, ADMV-HD-Junior-Cup und Schotter-Cup. Doch mit einem eindrucksvollen Klassensieg und Gesamtrang 6 bei der ADMV-Rallye Erzgebirge überzeugt er die Talentsucher, findet neue Sponsoren und nimmt sofort die nächste Stufe. Mit einem Suzuki Swift in Gruppe-N-Version startet Sepp Wiegand im ADAC-Junior-Cup und in der Deutschen Rallye-Meisterschaft. Im Spätsommer führt Wiegand die ADAC Masters und den Junior-Cup an und liegt in der Deutschen Rallye-Meisterschaft auf einem sensationellen dritten Platz. Seine Förderer sind beeindruckt und ermöglichen den nächsten Aufstieg – mit einem Ford Fiesta R2, 1600 cm³, 175 PS. Das Debüt bei der Wartburg-Rallye beendet er auf Rang 9 (den Klassensieg eingeschlossen), dann folgt sein erster Start in der Rallye-Weltmeisterschaft beim deutschen WM-Lauf in Trier. Gegen die Junior-Elite der WRC Academy behauptet sich Sepp Wiegand als Siebenter sehr achtbar. Die Belohnung für ihn: Auch beim WM-Lauf in Frankreich darf der Zwönitzer einen Ford Fiesta aus der WRC Academy lenken!

Sepp Wiegand – in 12 Monaten bis zur WM



Tina Wiegand mischt die Männer auf

Starke Frauen

Auf dem heißen Sitz sind Copilotinnen wie Claudia Brühl, Kathi Wüstenhagen, Kerstin Munkwitz oder Claudia Harloff seit langem erfolgreich. Aber am Lenkrad zählen Frauen leider nach wie vor zu den Ausnahmen. Doch in diesem Jahr verzeichnen die ADMV-Rallye-Meisterschaften bei den Fahrerinnen einen erfreulichen Aufschwung. Nach vier Teilnehmerinnen bei der Osterburg-Rallye starten bei der Rallye Grünhain sogar fünf. Tina Wiegand holt sich überlegen den Damenpreis, sie liegt zur Zeit in vier ADMV-Meisterschaften unter den ersten Zehn – eine ganz tolle Saison für sie. Aber auch Nadine Stöckel aus Gelenau (Nissan Sunny) und Beatrix Szabó aus Leipzig (BMW 318) sind beim ADMV eingeschrieben. Monika Lein aus Schwarzenberg (Suzuki Swift), Anja Haas aus Schneeberg (Suzuki Ignis) und Alexandra Kopper aus Chemnitz (VW Beetle) komplettieren das Damen-Sextett in der ADMV-Meisterschaft.

Legenden an der Klostermauer

Der Rundkurs durch die Stadt Grünhain zählt zu den legendären Strecken im deutschen Rallyesport. Im Mai 2011 fliegen legendäre Rallye-Fahrzeuge über die Sprungkuppe an der Klostermauer, denn die erste Historik-Rallye Legends of Speed dreht ihre Runden auf dem Stadtkurs. Garstiges Regenwetter mindert den Spaß zwar, doch der Sound der Lancia Stratos, das Röhren der Porsche Carrera, die Show des Flügeltüren-Mercedes 300 SL und der Auftritt von Armin Schwarz im 1982er Weltmeister-Lancia beeindrucken die wetterfesten Fans an der Strecke. **A.G.**

Rallye-Legenden im Erzgebirge

Fotos: Klaus Richter, Cornell Hache, Simon Stäudten

Nach einer Nachtschicht war der Alfa Romeo 1.9 JTD von Jens Feucht/Dirk Hanke wieder flott.

Mit diesem Lada 2105 düste Tobias Müller zweimal aufs Podest.

ADMV-Tourenwagen-Cup in Oschersleben

Auf Siegkurs: Michael Meyer

Diesen Lada Samara „teilen" sich Mirko Lubner und Miroslaw Petkow.

Zum fünften und sechsten Wertungslauf startete der ADMV-Tourenwagen-Cup am 16./17. Juli in Oschersleben. Beide Trainingsläufe am Samstag und beide Rennen am Sonntag konnten auf trockener Strecke gefahren werden. Die Veranstaltung, an der weitere Rennserien teilnahmen, war wieder perfekt organisiert vom MC Stuttgart unter Rennleiter Heinz Weber. Mit 29 Fahrzeugen hatte die ADMV-Serie das größte Teilnehmerfeld.

Michael Meyer aus Mohlsdorf ist auf dem besten Weg, die Cupwertung 2011 zu gewinnen. In der Klasse bis 2000 ccm startend, war er wie schon in Hockenheim (1.–2.4.) und Brno (30.4.–1.5.) erneut nicht zu schlagen.

Eine Nachtschicht musste das Team Jens Feucht/Dirk Hanke einlegen. Im Zeittraining hatte ihr Alfa Romeo einen Defekt an der Vorderachse. Ersatzteile wurden aus Dresden geholt, die Reparatur nahm einige Zeit in Anspruch. Aber es lohnte sich, denn in der Klasse bis 3000 ccm sammelten sie mit ihrem ersten Platz weitere Cuppunkte.

Die Siegerehrungen nahmen Manfred Winterstein, Ehrenmitglied des ADMV und Frank Steinmetz, Vize-Präsidenten des ADMV, vor.

Wolfgang Finke, Cup-Chef

ergebnisse

Klasse bis 1300 ccm, 1. Lauf: 1. Tobias Müller, Arnsgrün, Lada 2105; 2. Michael Krings, Tanna, Lada Samara. – **2. Lauf:** 1. Krings; 2. Müller.

Klasse bis 1600 ccm, 1. Lauf: 1. Mirko Lubner, Friedrichroda, Lada Samara; 2. Steffen Großmann, Naumburg, Ford Puma; 3. Ronny Reinsberger, Klosterhäseler, Ford Fiesta RS. – **2. Lauf:** 1. Lubner; 2. Reinsberger; 3. Großmann.

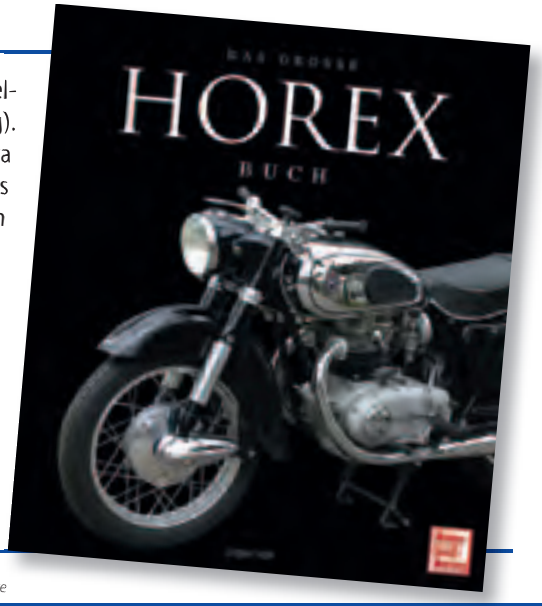
Klasse bis 2000 ccm, 1. Lauf: 1. Michael Meyer, Mohlsdorf, BMW 320 is; 2. Franziskus Linke, Wiederau, Opel Astra OPC 2.0; 3. Chris Jirsch, Reichardtswerben, Renault Clio-Cup; 4. Team Karsten und Werner Uetrecht, Renault Clio-Cup; 5. Axel Kockjoy, Ketzin, Ford Escort RS 2000. – **2. Lauf:** 1. Meyer; 2. Linke; 3. Jirsch; 4. Team Uetrecht; 5. Ray Wenzel, Hainichen, Renault Clio-Cup; 6. Team S. Frestl/P. Nickel, Prießnitz/Markkleeberg, Renault Clio; 7. Kockjoy.

Klasse bis 3000 ccm, 1. Lauf: 1. Team Jens Feucht/Dirk Hanke, Dresden, Alfa Romeo 1.9 JDT – **2. Lauf:** 1. Team Feucht/Hanke.

Klasse bis 3600 ccm, 1. Lauf: 1. Cees de Haan, Niederlande, Seat Leon Supercoba. – **2. Lauf:** 1. de Haan.

BUCHTIPP

Erstmals hat Karl Reese die Geschichte des einst renommierten Herstellers Horex im Jahr 2000 aufgearbeitet (Johann Kleine Vennekate Verlag). Acht Jahre später erschien **DAS GROSSE HOREX BUCH** mit etwa doppelter Seitenzahl. Autor Jürgen Nöll hat noch viel unbekanntes Material aufgespürt und somit zeichnet sich die „Horex-Bibel" neben Behandlung der Serienmaschinen mit einer nie gekannten Datenfülle der Rennmaschinen auf zirka 130 Seiten aus. Nach der Devise „Gebaut von Motorradfahrern für Motorradfahrer" war Horex' größter Wurf die „Regina", die 1953 zur meistgekauften 350er weltweit avancierte. Im Anhang findet der Leser umfangreiches Tabellenmaterial sowie Adressen von Ersatzteillieferanten und Spezialisten. Das Buch hat den Rang eines Standardwerkes und Qualität hat natürlich ihren Preis: Mit 39,90 Euro gehört das Buch nicht zu den „Schnäppchen". 336 Seiten; ca.600 Abbildungen; Hardcover; ISBN 978-3-613-02959-0.



Fotos: Karin Finke

Geburtstage im ADMV e.V.
Juli bis November 2011

50 Jahre

Andreas Behrens, Peenemünder Motorsport- und Verkehrsschulungsverein
Michael Ehmke, MC Wolgast
Dietmar Erler, MC Flöha
Roland Gierth, 1. Auer MSC
Torsten Hanke, MC Wismar
Götz-Rudolf Hennig, MSC Bad Schmiedeberg
Uwe Holz, MC Wismar
Detlev Horst, Peenemünder Motorsport- und Verkehrsschulungsverein
Regina Jurthe, Rennsportgemeinschaft Lausitz
Mathias Kurstedt, MC Smalcalda Schmalkalden
Gerd Lucas, MC Gotha
Andreas Mai, MC Amtsberg
Gernot Mey, Peenemünder Motorsport- und Verkehrsschulungsverein
Jörg Michalzik, MC Kali Zielitz
Jens-Uwe Peters, MC Wismar
Uwe Petzold, MSC Pulsnitz
Uwe Ploewka, MC Bernauer Schleife
Jens Schneider, Glashütte-Johnsbach
Frank Schwerdtner, MC ROBUR Zittau
Martin Seyfarth, MSC Bruchstedt
Frank Sowa, Senftenberg
Klaus-Dieter Striebel, Neubrandenburg
Peter Timm, MC Lübtheen
Jörg Vetter, MSC Lutherstadt Wittenberg
Carsten Weber, MSC Niederschlesien Deschka
Jörg Werner, MC Glaubitz
Dirk Ziegeler, MC Genthin

55 Jahre

Klaus Beier, MC Neutrebbin
Burkhard Eichhorn, MC Jessen
Manfred Frost, MC Nordstern Stralsund
Bernd Gaack, MC Dassow
Maritta Hannig, MC „Saale“ Merseburg
Hans-Joachim Kaczmarek, PSV Schwerin
Dr. Andreas Liebscher, MC Flöha
Wolfgang Michel, MSC Niederschlesien Deschka
Klemens Müller, Genthin
Michael Oettel, Berlin
Petra Pappelbaum, MSC Luckau
Monika Petzold, Dahlwitz-Hoppegarten
Jörg Roch, Rallye-Renn-&Wassersport-Club Lausitz
Werner Schmidt, MSC „Jugend“ Lübbenau
Viola Scholz, MSC Teutschenthal
Holger Schulz, MC Grabow
Michael Weiß, Woltersdorf
Norbert Winkler, MC Genthin
Heidlinde Wurster, Woltersdorf
Wolfgang Ziegler, MC Gotha

60 Jahre

Jürgen Bartusch, Cottbus
Brigitte Becher, MC Wildbach
Irmgard Bennewitz, MC Glaubitz
Regina Berndt, Rosenbach/Bischdorf
Gerhard Kirschner, MSC Bruchstedt
Eberhard Körner, MC Grünhain
Siegrid Kunze, Berlin
Edda Nehls, MC Touring Strasburg
Wolfgang Schade, MC Meißen
Jürgen Schwieger, MC „Saale“ Merseburg
Hans-Joachim Symank, Boxberg OT Dürrbach
Brigitte Türschmann, Magdeburg
Herta Waldow, MC Fernsehelektronik Berlin

65 Jahre

Roland Baumann, MC Zeitz
Werner Boche, MSC Teutschenthal
Reiner Brand, MC Gotha
Rolf Gut, MC Gotha
Dr. Jutta Irmscher, Berlin
Günther Mordelt, Chemnitzer AMC
Karl-Heinz Nagel, MC Mecklenburgring Parchim
Detlef Pfaff, MC Gotha
Rainer Rode, MC Auto-Mobil Berlin
Mario Schwidurski, Berlin
Ludwig Steinmetz, RSG Lausitz
Manfred Stolper, Berlin
Gisela Voigt, MC Klosterfelde

70 Jahre

Dr. Ingeborg Abel, Bad Münster A. Stein
Dieter Bollfraß, MC „Roland“ Haldensleben
Jochen Dinse, MC Meißen
Peter Dreßler, MC Gotha
Hannelore Erping, MC Woltersdorf
Eberhard Fritsche, MC ROBUR Zittau
Hermann Funke, MC ROBUR Zittau
Dietrich Godemann, Güstrow
Heinz Haeseler, MC Woltersdorf
Dagmar Jansen, Berlin
Herbert John, MC Gotha
Helmut Körper, MC Woltersdorf
Lothar Kühn, MC Meißen
Wolfgang Lorenz, MC Köthen
Sigrid Paech, MC Fernsehelektronik Berlin
Harro Ritter, MSC Niederschlesien Deschka
Horst Siegl, MC Wriezen
Horst-Dieter Tornow, MC Wolgast
Klaus Wäldrich, MC Roland Nordhausen
Joachim Wilken, MC Mecklenburgring Parchim
Bernd Wunder, MC Grimma

75 Jahre

Joachim Bley, 1. Auer MSC
Peter Chevalier, Wittgensdorf
Wilhelm Dumas, MC Ostharz Harzgerode
Erhard Günzel, MC ROBUR Zittau
Winfried Hocke, Güstelitz
Wolfgang Kaden, MC Frauenstein
Horst Ludwig, MC Jessen
Max Räth, MC Vellahn
Eberhard Uhlmann, 1. Auer MSC
Peter Vogel, MTC Touring Dresden
Gerhard Wieczoreck, Käbschütztal

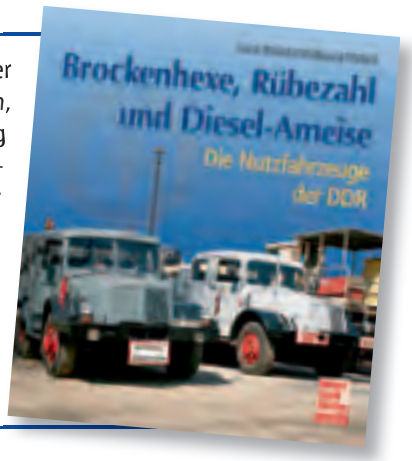
80 Jahre

Gisela Haltenhof, MC ROBUR Zittau

Herzlichen Glückwunsch!

BUCHTIPP

Helden der Arbeit sind es wirklich – die Nutzfahrzeuge, konstruiert und produziert in der DDR. Die Autoren Frank Rönicke und Wolfgang Melenk haben sich sehr viel Mühe gegeben, um die Vielzahl der Busse, Lastwagen, Transporter bis hin zu Traktoren überhaupt ausfindig zu machen. Auf 380 Seiten erfährt der Leser, was die Konstrukteure, Arbeiter und Techniker in Werdau, Zwickau, Ludwigsfelde, Cunewalde, Schönebeck oder Nordhausen, um nur einige zu nennen, geleistet haben. Ob Aktivist, Famulus, Pionier oder RS 09, Framo, B1000, Multicar, Phänomen, Robur, Horch bis Sachsenring – es ist eine gigantische Zusammenstellung der unzähligen Einzelheiten. Hunderte Bilder, Grafiken und Reproduktionen von Werbeschriften oder Plakaten machen das Buch nicht nur zum interessanten Nachschlagewerk, sondern versetzt den Leser wegen der Fülle in hohes Erstaunen. Das Buch kostet 29,90 € und ist seinen Preis wirklich wert. ISBN 978- 3-613-03305-4



LESERBRIEFE

Liebes ADMV-Team, mit Freude habe ich in der „mobil" 1-2/2011 gelesen, dass meine 45-jährige Mitgliedschaft aufgeführt ist. Ein Grund für mich, meine motorsportliche Vergangenheit Revue passieren zu lassen.

Es begann mit Motorrad-Geländesport bei der GST, als ich 14 Jahre alt war. 1965 bekam ich meinen Trabant und die Rallye-Ära begann. Es war ja damals unkompliziert, man konnte fahren, wie alles war. Weiter ging es mit Wartbug, Lada, Skoda u.a. in ganz Deutschland, der CSSR.

Den Höhepunkt bildete die Schweden-Rallye. Ich hatte weder Service noch ein Transportfahrzeug für das Rallyeauto. Bei der Anmeldung in Schweden wurde ich gefragt, wie viel Personen eine Unterkunft brauchen. Ich sagte: „Ein Doppelzimmer für zwei Personen". Wo schläft Service? „Habe ich nicht – bin mit dem Rallyeauto hergefahren, fahre Streckenbesichtigung damit, dann Rallye und wieder nach Hause. Das Auto muss also ganz bleiben." Zur Siegerehrung wurde das auf der Bühne bekannt gegeben - „…zur Schwedenrallye noch nicht vorgekommen."

Mein Vorbild war immer Dr. Rottenberg, der Rallyeleiter der vcb-Rallye, auf Suzuki Swift. Er war bergauf schneller als ich. Deshalb habe ich mir so ein Auto gekauft und bin damit zufrieden.

Dann kamen jedes Jahr neue Forderungen, die dem Rallyesport schadeten. Die guten Helme wurden abgelehnt, neue mussten her. Ein Jahr später neue Kleidung (Anzug usw. für über 660 Euro). Dann kam das Aus. Der Matterkäfig wurde trotz Zertifikat nicht mehr anerkannt. Die zusätzlich geforderten Rohre passten in den kleinen Swift nicht hinein. Das Armaturenbrett hätte ausgesägt und somit die Lüftung zerstört werden müssen. Also Schluss mit dem aktiven Fahren, welches ich mir bis zum 80. Geburtstag vorgenommen hatte. Nun steht das Auto in der Garage und wartet auf einen Käufer.

Tag der Erstzulassung: 26.11.1993
Leistung: 74 bei 6450 min-1
viele Räder und Extras, alles Serie, dazu der nicht mehr geduldete Matterkäfig

Kurt Gebhardt,
Grochwitzer Weg 43, 07570 Weida

Haben Sie etwas Neues für uns?

Neue Anschrift, neuer Familienname, neue Kontoverbindung? Oder haben Sie den Ortsclub gewechselt? Bitte denken Sie daran, liebe Mitglieder, uns die Änderungen schriftlich mitzuteilen an:

ADMV e.V.
Köpenicker Straße 325 · 12555 Berlin · Fax: 030-65 76 29 31
E-Mail: verwaltung@admv.de

Ihre ADMV-Geschäftsstelle

geburtstag

Herzlichen Glückwunsch!

Herzliche Glückwünsche „aus der Ferne" nahm Sportfreund **Heinz Müller** entgegen. Der Jubilar wurde am 6. Juni 80 Jahre alt; man sieht und merkt es ihm nicht an. In jungen Jahren war Heinz in der Wismut Motorradgeländesportler, dann mehrere Jahrzehnte Vorsitzender des dortigen Motorsportclubs und Mitglied der Fachkommission Automobilrallyesport. Diese Funktion übt er noch heute aus, Heinz gehört dem Ehrenrat des Präsidiums an und führt mit größter Genauigkeit die Jahresstatistiken der ADMV-Rallyeserie mit seinem Computer, als wäre das ein Kinderspiel. Und weil Rentner „niemals Zeit" haben, hat er vor einigen Jahren sogar ein Buch über die Geschichte der Wismut/Erzgebirgsrallye geschrieben.

Wir wünschen dem Jubilar noch viele schöne Jahre und weiterhin alles Gute.

Man sieht es ihr nicht an; auch **Dagmar Jansen** ist jetzt 70. Am 10. September feierte die Jubilarin ihren runden Geburtstag. Sie war bereits in der DDR im ADMV tätig, aber später in der Olympischen Gesellschaft und kehrte vor 20 Jahren zum ADMV in das Generalsekretariat zurück. Sie arbeitete in der Charlottenstraße und seit dem Umzug 1995 in der Geschäftstelle des Verbandes. Herzlichen dank für die fleißige Arbeit. **Präsidium des ADMV**

Glück auf heißt es im Museumspark Rüdersdorf bei Berlin. Besucher finden hier jegliche Bergwerkstechnik, alte historische Brennöfen und restaurierte Fabriken, Kalksteine mit Fossilien und Jeepfahrten durch den aktiven Tagebau. Am 2. Juli fand das traditionelle Bergfest statt. Diesmal mit einer Erweiterung: Der MC Woltersdorf organisierte unter Leitung von Egon Schönefeld nach 1976 wieder eine Oldtimerrallye nebst Ausstellung. Trotz des Regenwetters kamen Motorrad- und Pkw-Fahrer sowie Besitzer historischer Transportfahrzeuge. Und wer probieren wollte, wie ohne Strom früher gebohrt wurde, konnte das tun – eine historische Ständerbohrmaschine mit „eigenem Muskelantrieb" stand bereit. Im Jahr 2012 soll wiederum ein Oldtimertreffen stattfinden. **H.T.**

nachrufe

Wolfgang Höhne

In Erinnerung

Zur Hauptversammlung im März 2011 in Meerane stand **Wolfgang Höhne** noch zum Fototermin; er setzte seine Funktion als Kassenrevisor im Verband fort. Wenige Wochen später nahm er einen Termin im ADMV wahr, berichtete von einer geplanten Urlaubsreise. Doch dann kam eine Untersuchung mit anschließender Herzoperation dazwischen. Im Alter von 64 Jahren verstarb Wolfgang im Krankenhaus. Er gehörte dem ADMV seit 1978 an, war Vorsitzender des MC Jessen, Rallyefan und seit Gründung der Crossgruppe in seinem Ortsclub auch in dieser Sportart sehr engagiert.

Als der ADMV gegründet wurde, war der Berliner **Horst Heymann** dabei. Über viele Jahre war er in der DDR bei Dynamo für den Motorsport zuständig und gehörte dem damaligen Präsidium an. Nach 1990 kümmerte er sich noch mehrmals um das Zusammentreffen der Berliner ADMV- Senioren. Vor wenigen Wochen ist Sportfreund Horst Heymann im Alter von 86 Jahren verstorben.

Den Familien der Verstorbenen gehört unser Mitgefühl.

Die Sportfreunde werden wir in guter Erinnerung behalten und das Andenken wahren.

Präsidium des ADMV

Fotos: Hradetzky

Kia Rio

Neuauflage ist jetzt windschnittiger

Im September tritt ein neuer Kia Rio an – der Vorgänger ist seit 2005 auf dem Markt und war nun mit einer Neuauflage und damit dem Start seiner nunmehr vierten Generation an der Reihe. Er wird in Europa, anders als der Vorgänger, ab 2012 auch als Dreitürer erhältlich sein; die Preise beginnen bei 9990 Euro. Das Fahrzeug hat an Länge und Breite zugelegt, an Höhe leicht verloren – so wirkt es windschnittiger und steht gut auf der Straße.

Der dynamischere Eindruck wird zudem vom keilförmigen Profil, der sportlichen Flanke und den schmalen Seitenfenstern unterstrichen – damit entsteht auch eine Ähnlichkeit zum Kia Venga. Dass mit dem neuen Rio ein markantes Fahrzeug im besten Sinne auf die Straße kommt, dafür garantiert Chefdesigner Peter Schreyer – vormals in diesem Kreativ-Job für Audi verantwortlich.

Auch innen überzeugt der Kleine durch sein durchdachtes Styling und hochwertig wirkende Materialien und Oberflächen. Die Sitze sind bequem und bieten auch großen Passagieren ordentlich viel Platz. Durch den gewachsenen Radstand verfügt der Rio im Fond über mehr Kniefreiheit. Zudem hat sich das Gepäckraumvolumen um sechs Prozent auf 288 Liter vergrößert.

Der Kia ist serienmäßig mit dem elektronischen Schleuderschutz ESP und sechs Airbags ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es unter anderem eine Lenkrad- oder Sitzheizung, ein Navigationssystem mit Rückfahrkamera, einen Tempomaten, eine Klimaautomatik, Xenon-Projektionsscheinwerfer und Kurvenlicht sowie ein schlüsselloses Zugangssystem.

Als Antriebe stehen zwei Benzin- und zwei Dieselmotoren zur Wahl, die zwischen 51 kW/70 PS und 80 kW/109 PS leisten. Alle Motoren sind mit einem Start-Stopp-System gekoppelt. Serienmäßig werden die beiden Diesel mit Sechsgang-Schaltgetrieben ausgestattet, der kleine Benziner wird über fünf Gänge geschaltet. Der größere Benziner wird ab Werk mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe ausgerüstet, auf Wunsch ist auch eine Vierstufen-Automatik lieferbar.

Mit der Topmotorisierung beschleunigt der Rio in 11,5 Sekunden von Null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 181 km/h. Sparsam sind alle Modelle – so verbraucht der große Benziner nach Herstellerangaben 5,3 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometern. Besonders effizient aber ist der kleine Diesel, der auf einen Normverbrauch von 3,2 Litern und damit einen Kohlendioxid-Ausstoß von 85 Gramm pro Kilometer kommt.

Eva-Maria Becker

Ein Eichhörnchen ist kein Hase

Wildunfall ist nicht gleich Wildunfall. Teilkaskoversicherungen zahlen in der Regel nur bei einem Wildunfall mit Jagdwild. Bei kleineren Tieren wie Eichhörnchen muss die Versicherung nicht zahlen. Das Landgericht Coburg wies am 29. Juni 2010 die Klage einer Kundin einer Teilkaskoversicherung gegen ihren Versicherer wegen eines Wildunfalls ab (AZ: 23 O 256/09). Das Tier, das den Unfall ausgelöst hatte, werde nicht vom Versicherungsvertrag erfasst.

Die Klägerin legte im Prozess dar, im Wald wäre plötzlich ein Tier in der Größe eines Hasen unter einen Vorderreifen ihres Pkw geraten. Dadurch sei das Fahrzeug ins Schleudern geraten und beim Unfall völlig zerstört worden. Die Klägerin wollte wegen des wirtschaftlichen Totalschadens 6.000 Euro aus ihrer Teilkaskoversicherung. Der Versicherer erklärte, es liege kein versicherter Wildunfall vor. Das Fahrzeug der Klägerin sei nicht mit Jagdwild kollidiert.

Das Gericht folgte den Argumenten des Versicherers. Es ließ die am Unfallfahrzeug sichergestellten Tierhaare durch einen Sachverständigen einer DNA-Sequenzanalyse unterziehen. Dieser stellte eindeutig fest, dass die Tierhaare von einem Eichhörnchen stammten. Ein Zusammenstoß mit Eichhörnchen falle jedoch nicht unter den Schutz der Teilkaskoversicherung, da es – anders als ein Hase – kein Jagdwild sei. Die vernommenen Zeugen bestätigten, dass das am Unfallfahrzeug gefundene Fell mit dem vom Sachverständigen untersuchten übereinstimmte. Daher hatte das Gericht keinerlei Zweifel daran, dass der Unfall von einem „nicht versicherten" Eichhörnchen ausgelöst wurde.

Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins

Foto: Kia

BUCH TIPP

Der Titel verspricht mehr – denn die Geschichte des Motorsports ist viel umfangreicher, hat eine fast unbeschreibbare Dimension. Richtiger wäre die Bezeichnung …aus der Geschichte des Automobilsports. Alles beginnt 1894 mit der Wettfahrt von Paris nach Rouen, der Streifzug durch den automobilen Motorsport bis 2011 ist tatsächlich interessant. Ob legendäre Grand-Prix-Rennen in den 20er und 30er Jahren, das Kapitel des Wiederbeginns nach dem Krieg, die Härtetest der Gruppe B Rallyewagen, die Tourenwagen-Quattroshow auf Asphalt, der Beginn des Kohlefaserzeitalters bis hin zu den Langstreckenrallyes (BAJA) und Geschwindikeitsweltrekorde mit 590 KW (800 PS)-Geschossen, an alle wichtigen Events oder Ereignisse ist gedacht. Und wer Statistiken liebt, im Anhang sind 30 Seiten Ergebnisse aus der F1, Rallye-WM, Tausend Meilen, Sportwagen-WM, 24-Stunden und DTM aufgeführt. Aber allein die Geschichte des automobilen Sports ist umfangreicher: Bergeuropameisterschaft, Rallycross und Autocross gehören dazu, und im gewissen Sinn auch die Kart-WM und -EM. Das 225 Seiten umfassende, qualitativ hochwertig gefertigte Buch kostet 29.90 € und ist für Fans des Rundstrecken- und Rallyesports sicherlich sehr willkommen. ISBN 978-3-7688-3275-5

THE WINNERS CHOICE!

Die weltbesten Extreme Enduro Fahrer vertrauen nur bestem Material

GoldenTyre

Offizieller Generalimporteur für Deutschland, Österreich & Schweiz:
Pnebo GmbH, Brühlstr. 11, 30169 Hannover
Tel. 0180-5005421*, eMail: kontakt@pnebo.de, Internet: www.pnebo.de
* Festnetz 14 Cent/Min., Mobilfunk max. 42 Cent/Min.

WWW.GOLDENTYRE.DE

Chancen und Probleme der Elektromobilität aus der Sicht des Fahrzeugtechnikers – Teil 1

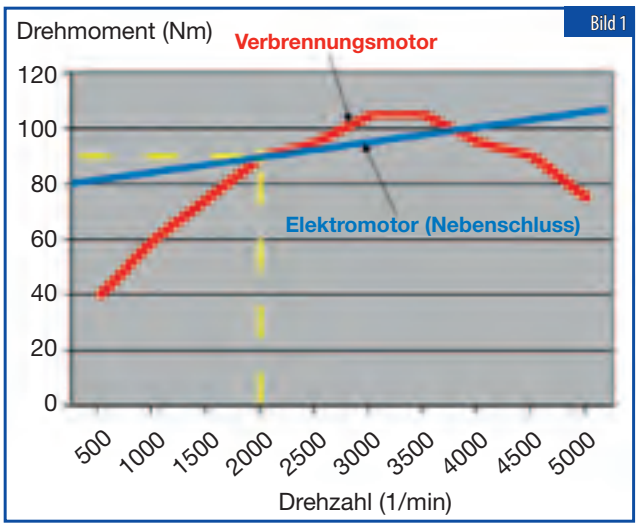
Laut „Nationalem Entwicklungsplan Elektromobilität“ soll es 2020 auf Deutschlands Straßen eine Million Elektrofahrzeuge geben. Angesichts der heute zu verzeichnenden ca. 43 000 Elektrofahrzeuge (darunter sind nur ca. 2000 reine Elektroautos, der weitaus größere „Rest“ sind Hybridfahrzeuge) ein mehr als ambitioniertes Ziel.

Auch außerhalb der Diskussionen um Energieressourcen und Umweltschutz beinhaltet diese Strategie eine Vielzahl von interessanten Aspekten.

Betrachtet man den Verlauf des Drehmomentes eines Verbrennungsmotors über der Drehzahl, so fällt auf, dass unterhalb der so genannten Leerlaufdrehzahl überhaupt kein Drehmoment abgegeben wird, dieses Moment dann bis zu seinem Maximum steigt und dann wieder bis zur Enddrehzahl abfällt.

In der Praxis bedeutet dies, dass ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor zum Anfahren eine Kupplung und zur Anpassung der Fahrwiderstände (Luftwiderstand, Steigungswiderstand usw.) an das (maximale) Drehmoment einen Drehmomentenwandler, also ein Getriebe, benötigt. Stand der Technik ist die Automatisierung dieser Vorgänge sowie die Steuerung des Motors zum Betrieb im Bereich des maximalen Drehmomentes. All dies ist kompliziert, schwer und teuer.

Dagegen kann ein Elektromotor je nach Bauweise unter Last anlaufen *(Bild 1)*. Der weitere Verlauf seines Drehmomentes kann



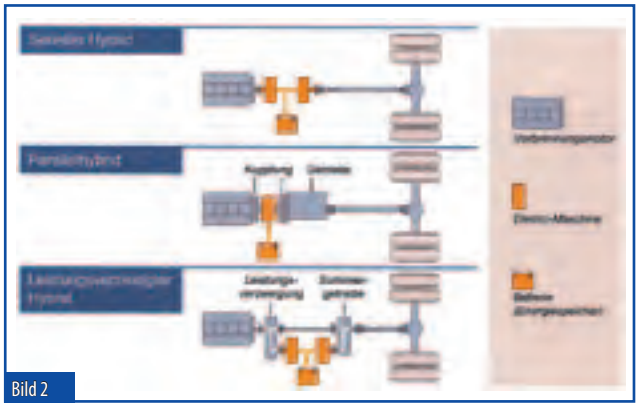
stetig gestaltet werden. Damit kommt ein Fahrzeug mit Elektromotor ohne Anfahrkupplung und ohne Getriebe aus und ist damit die ideale Antriebsmaschine für ein Straßenfahrzeug, das bekanntlich unter ständig wechselnden Fahrwiderständen betrieben wird.

In der Tat war in der Pionierzeit des Autos zum Ende des 19. Jahrhunderts die Frage der idealen Antriebsmaschine einige Zeit nicht entschieden. In den ersten Autorennen in dieser Zeit traten dann auch Elektromobile gegen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren und Dampfmaschinen an. Das Rennen machte letztendlich der Verbrennungsmotor wegen der relativ unkomplizierten Speicherung seiner Energievorräte in Form des Kraftstoffes im Tank.

Dieses Speicherproblem und die damit verbundenen Fragen der Reichweiten, der Ladezeiten usw. ist auch heute noch die entscheidende Schwelle für die Durchsetzung des Elektroantriebes. Moderne Nickel-Metallhydrid-Batterien und insbesondere Lithium-Ionen-Akkus haben zwar in Bezug auf Energie- und Leistungsdichte sowie Lebensdauer die altbekannten Blei-Säure-Akkus um ein Mehrfaches hinter sich gelassen, konnten aber dennoch dieses Grundproblem nicht entscheidend lösen.

Dabei sollte man auch nicht ausblenden, dass zum Beispiel die Vorkommen von Lithium auf der Erde genau wie die fossilen Brennstoffe begrenzt sind und sich im Wesentlichen auf Bolivien, Chile und China konzentrieren.

Ein bekannter Lösungsansatz für das Speicherproblem ist die Hybridtechnik. Darunter versteht man heute immer die Kombination eines Verbrennungsmotors mit einer oder mehrerer elektrischer Maschinen. Man unterscheidet mehrere Arten *(Bild 2)*.



Beim Parallelhybrid befindet sich eine elektrische Maschine im Antriebsstrang *(Bild 3)*. Liefert der Verbrennungsmotor mehr Arbeit, als für den Fahrzeugantrieb benötigt wird, arbeitet die elektrische Maschine als Generator und lädt die Batterie. Fehlt Antriebsenergie, kann die elektrische Maschine als Elektromotor mit dem Batteriestrom den Verbrennungsmotor unterstützen. Derartige Fahrzeuge benötigen auch keinen extra Anlasser für den Verbrennungsmotor, auch dies übernimmt die dann als Motor geschaltete elektrische Maschine. Also eine ideale Kombination für ein Start-Stopp-System.

Bei den meisten Praxisanwendungen dieser Art ist die installierte elektrische Leistung mit 3-20 kW relativ gering. Man spricht deshalb auch vom Micro- oder Mildhybrid. Rein elektrisches Fahren ist mit dieser Technik nicht möglich.

Dafür benötigt man den so genannten Voll- oder Stronghybrid mit bis zu 400 kW elektrischer Leistung. Dieser wird in der Regel als leistungsverzweigter Hybrid aufgebaut, z.B. Toyota Prius. Ein Planetengetriebe teilt das Drehmoment des Verbrennungsmotors und leitet einen Teil davon einem Generator zu, der Strom für die Batterie liefert. Im Bedarfsfall wird mit diesem Strom ein Elektromotor betrieben, dessen Leistung über ein weiteres Planetengetriebe den Verbrennungsmotor unterstützt. Die Leistungsverzweigung wird in Abhängigkeit von den Fahrwiderständen geregelt. Das Fahrzeug kann – bei ausreichend geladener Batterie – auch rein elektrisch betrieben werden.

Fotos: GTÜ-Schulungsmaterial (2), Kliem

Benötigt das Fahrzeug keine Antriebsenergie, zum Beispiel beim Bremsen, wird der Elektromotor ebenfalls als Generator geschaltet. Sein Drehwiderstand bremst das rollende Fahrzeug und die erzeugte Elektroenergie wird der Batterie zugeleitet.

Diese so genannte Rekuperation ist ein wichtiger Aspekt der Energieeinsparung, die mit der Elektrotechnik in Straßenfahrzeugen erreicht werden kann. Dabei geht es nicht um Kleinigkeiten: Zum Beispiel muss ein normaler Pkw bei einer Vollbremsung aus 150 km/h eine Bremsleistung von ca. 700 kW aufbringen. Diese Leistung geht bei der herkömmlichen Bremsanlage in Form von Wärme für das Fahrzeug verloren.

In Diesellokomotiven und in Schiffen ist seit längerem der serielle Hybrid als „dieselelektrischer Antrieb" im Einsatz. Dabei arbeitet der Verbrennungsmotor quasi als stationärer Motor in einem verbrauchsgünstigen Bereich und treibt nur einen Generator für den Batteriestrom, nicht jedoch das Fahrzeug selbst an. Dies übernimmt allein ein Elektromotor. Bei Kraftfahrzeugen kam dieses Prinzip bislang nicht zum Einsatz, da man wegen der erforderlichen Betriebssicherheit unter den Bedingungen von sich ständig ändernden Fahrwiderständen große Generator- und Batteriekapazitäten benötigt. Nach diesem Hybridkonzept arbeitet künftig der Opel Ampera.

In letzter Zeit kombiniert man zunehmend die Hybridkonzepte mit dem reinen Elektrofahrzeug. Das heißt, Aufladen der Batterie nicht nur im Fahrbetrieb vom Verbrennungsmotor, sondern auch nachts an der Steckdose (Plug-in) oder Zuschalten eines (möglicherweise kleinen) Verbrennungsmotors bei elektrischer Fahrt, wenn die Batterie leer wird (Range Extender). *Dipl.-Ing. Eberhard Kliem*

Vorfahrtstraßen auf Parkplätzen

Auf Parkplätzen gilt grundsätzlich für Autofahrer erhöhte Rücksichtnahme und Sorgfalt. Zu beachten ist auch, dass Parkplatz-Fahrspuren, die eindeutig Straßencharakter haben, den dort Fahrenden Vorfahrt gewähren können – Urteil des Kammergerichts Berlin vom 12. Oktober 2009 (AZ: 12 U 233/08).

Der Autofahrer fuhr auf der Zufahrtsstraße eines Parkplatzes. Von dieser Straße gingen rechts und links Zufahrtsgassen zu den eigentlichen Parkplätzen ab. Aus Sicht des Fahrers von rechts kam ein Pkw aus einer Parkplatzfläche. Als die Fahrerin dieses Wagens in die Zufahrtsstraße einbog, stießen die beiden Fahrzeuge zusammen.

Die Frau musste die volle Haftung für den Unfall übernehmen. Zwar dienten Fahrspuren auf Parkplätzen grundsätzlich nicht dem fließenden Verkehr, weswegen sie in der Regel auch keine Vorfahrt gewährten. Anders liege der Fall jedoch, so die Richter, wenn die Fahrspuren zwischen Parkplätzen eindeutig Straßencharakter hätten und nicht der Parkplatzsuche dienten, sondern der Zu- und Abfahrt der Fahrzeuge. Auch die „Rechts-vor-links"-Regel komme im vorliegenden Fall nicht in Betracht. Diese Regelung gelte auf Parkplätzen nur für gleichartig gestaltete Fahrwege.

Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins

ROLAND Rechtsschutz informiert

Fußgänger auf dem Radweg: Bei Kollision mitschuldig

Wer als Fußgänger auf dem Radweg unterwegs ist, muss aufpassen: Fahrradfahrer sind nicht verpflichtet, ihre Geschwindigkeit zu verringern. Denn Radfahrer verfügen über das so genannte Erst-Recht, den Weg zu nutzen. Auf reinen Radwegen und dort, wo Fuß- und Radweg mit einer Trennlinie klar voneinander abgegrenzt sind, haben Radfahrer Vorrang. Nichtsdestotrotz gilt das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme – Radler müssen auch auf Fußgänger achten, die sich unberechtigt auf dem Radweg bewegen. Ob Fußgänger oder Fahrradfahrer: Im Falle eines Zusammenstoßes kann beiden ein Mitverschulden angelastet werden.

Inlineskates: Nur auf gekennzeichneten Radwegen erlaubt

Für passionierte Inlineskater gilt, dass die „rollenden Schuhe" derzeit noch als besonderes Fortbewegungsmittel eingeordnet werden und deshalb nicht auf den Radweg oder die Straße gehören. Laut Straßenverkehrsordnung kann das Inlineskaten und Rollschuhfahren auf der Fahrbahn, dem Seitenstreifen und Radwegen jedoch zugelassen sein – sofern ein Zusatzschild dies erlaubt. Inlineskater sollten sich äußerst vorsichtig und mit besonderer Rücksicht auf den übrigen Verkehr in Fahrtrichtung bewegen und sich rechts halten. Außerhalb geschlossener Ortschaften müssen sie, sofern kein Zusatzschild vorhanden ist, am äußersten linken Fahrbahnrand fahren und auf den Gegenverkehr achten.

Fahrradfahrer: Radwege sind in der Regel Pflicht

Sofern Radwege angelegt und mit den entsprechenden blauen Schildern als solche gekennzeichnet sind, müssen Fahrradfahrer sie auch nutzen und dürfen nicht auf der Straße fahren – es sei denn, dies ist beispielsweise aufgrund von Baustellen oder Schlaglöchern nicht möglich. Rennräder unterliegen ebenfalls der Radwege-Benutzungspflicht, lediglich bei der Teilnahme an Rennen sind sie davon ausgenommen. Wichtig ist: Es ist immer der Radweg zu benutzen, der sich in Fahrtrichtung rechts befindet. Nur dort, wo es per Hinweisschild oder markierte Radverkehrsführung ausdrücklich erlaubt ist, darf der Fahrradweg in beide Richtungen genutzt werden. Ein Radfahrer muss zudem innerhalb der übersehbaren Strecke anhalten können – auch Radler sollten daher immer auf ihr Tempo achten. Für Kinder gilt: Sie müssen bis zum Alter von acht Jahren mit dem Rad den Gehweg benutzen. Danach dürfen sie bis zum zehnten Geburtstag auf dem Gehweg fahren. Fußgängern dürfen Kinder dabei auch entgegenfahren oder sie überholen.

Presseinformation ROLAND RECHTSSCHUTZ

BUCHTIPP

Wer sein Sportmotorrad und anderes Gerät befördern will, kommt um den VW-Bus nicht herum. Es begann nach dem Zweiten Weltkrieg mit einem umgebauten Wehrmachtskübel 82 für den innerbetrieblichen Transport, einer Handskizze des niederländischen Generalimporteurs sowie der Forderung nach einem anspruchslosen Kleintransporter. Mit der Präsentation des VW-Kleintransporters im November 1949 wurde eine neue Epoche des Transportwesens eingeläutet. Für viele ist der „Bulli" T1 und T2 (bis 1979) eher Leidenschaft als Transportmittel, gut erhaltene und restaurierte kosten mittlerweile gutes Geld. Autor und Fotograf Jörg Hajt präsentiert in seinem Buch **„VW Bus Geschichte einer Leidenschaft"** in Szene gesetzte VW-Busse aller Varianten. Der Bildband wird mit einer Kaufberatung inklusive wichtiger Tipps und technischer Daten für die Anschaffung eines VW-Transporters abgeschlossen. HEEL Verlag, 136 Seiten; ca. 200 farbige Abbildungen; gebunden; 19,95 Euro; ISBN 978-3-86852-371-3.

GoldenTyre MOUSSE

Pflege und Instandhaltungshinweise der Moosgummiringe

Anwendung

Das GoldenTyre MOUSSE wurde für den harten Offroad-Wettbewerbseinsatz entwickelt und darf ausschließlich in Offroad-Wettbewerben und/oder -Trainings zum Einsatz kommen. Es verfügt über eine spezielle, einzigartige Materialeigenschaft, die zu einer perfekten Funktionalität in der komplexen Rad-Reifen-Verbindung führt. Als Konsequenz daraus ergibt sich eine hohe Fahrstabilität und hoher Grip auf jeder Art von Untergründen. GoldenTyre Mousse ist schnell und einfach montiert und generiert einen Reifendruck von ca. 0,9 bar.

Bei der fachgerechten Montage und der Beachtung der Montageinformationen garantiert der GoldenTyre Moosgummiring eine hohe Einsatzdauer. Es sollte nur verwendet werden, wenn Sie wissen, wie man es korrekt montiert und pflegt. Bei unsachgemäßer Verwendung leidet die Qualität, Zuverlässigkeit und Haltbarkeit des MOUSSE.

Das GoldenTyre MOUSSE darf nicht auf öffentlichen Straßen und bei hohen Geschwindigkeiten auf Asphalt verwendet werden. Wenn Sie gezwungen sind, im Rahmen von Enduro-Rennen einige Kilometer auf asphaltierten Straßen zurückzulegen, sollten Sie unbedingt langsam fahren und mehrere Zwischenstopps einplanen, um das Mousse nicht zu überhitzen. Übermäßige Hitze kann die Zerstörung des MOUSSE beschleunigen, so dass es innerhalb weniger Minuten zerstört werden kann. Dies ist unbedingt zu beachten!

Wir empfehlen zur optimalen Nutzung und zur Erlangung der maximalen Performance GoldenTyre MOUSSE ausschließlich in Verbindung mit GoldenTyre Reifen zu verwenden.

Wartung des MOUSSE

Die korrekte Wartung des GT MOUSSE garantiert eine höhere Dauerhaltbarkeit des Produkts. Wir empfehlen das GoldenTyre MOUSSE nach jedem Einsatz vom Reifen/von der Felge zu entfernen und wieder in die schwarze Plastiktüte der Originalauslieferung einzulagern. Nur so kann das GoldenTyre MOUSSE seine originale Form zurückerlangen und das Volumen behalten. Das GoldenTyre MOUSSE sollte bei Außentemperaturen über 30 Grad Celsius nach 8 Stunden Dauereinsatz (Enduro) und 1 Stunde Dauereinsatz (MX) entfernt und feucht und kühl gelagert werden, damit es sich regenerieren kann.

Durch Hitze wird MOUSSE zerstört. Während der Lagerung achten Sie unbedingt darauf, dass der Raum in dem Sie das MOUSSE lagern nicht von direkter Sonneneinstrahlung getroffen wird oder es zu warm ist (ideale Temperaturen: unter 20 Grad Celsius). Lagern Sie nach Möglichkeit Ihr MOUSSE trocken, kühl und mäßig belüftet z.B. in Kellerräumen. Der Moosgummiring wird im Karton, zusätzlich mit Folie eingeschweißt, geliefert. So wird der maximale Schutz vor Sonnenstrahlung, Ozon und Schmutz gewährleistet, was zu einer zusätzlichen Erhöhung der Lebenserwartung führt. Die Plastikumverpackung ist mit Partikeln des Mousse-Materials besetzt, so dass eine perfekte Konservierung erreicht wird. Nutzen Sie diese Plastikfolie zur Einlagerung des ausgebauten MOUSSE.

Vermeiden Sie direkte Sonnenseinstrahlung beim Transport des MOUSSE und die Montage in der Sonne.

Ein anderer Faktor der MOUSSE nachhaltig zerstören kann, ist die Reibung zwischen Mousse/Reifen. Das korrekte Schmieren mit einem speziellen Silikon-Gel verringert die Betriebstemperatur beachtlich. Bei hohen Temperaturen absorbiert das MOUSSE das Silikon-Gel. Deshalb sollte es vor jeder Benutzung wieder neu aufgetragen werden.

Wenn das GoldenTyre MOUSSE für die Wartung abgenommen wird, sollte es noch feucht sein, ansonsten wurde es „heiß gefahren" und dadurch zerstört.

WICHTIG: Bitte verwenden Sie ausschließlich Schmiermittel auf Silikon Basis. Schmiermittel, die aus anderen chemischen Substanzen bestehen, können das GoldenTyre Mousse zerstören.

Benutzen Sie Reifenseife nur während der Montage auf die Wulst und Silikon-Gel nur an der Innenseite des Reifens und auf dem MOUSSE. Wenn Sie Silikon-Gel oder ein anderes passendes Schmiermittel auf die Wulst auftragen, kann der Reifen von der Felge rutschen.

GoldenTyre MOUSSE wird inklusive 50ml Silikon-Gel ausgeliefert. Dies ist ausschließlich für die einmalige Erstmontage gedacht. Für weitere Montage erwerben Sie bitte im Fachhandel passendes Schmiermittel auf Silikon Basis.

GoldenTyre Mousse der neuesten Generation ist ein Endurance Mousse, dass für die optimale Einsatzsteifigkeit vorab eingefahren werden sollte. Wir empfehlen den Einsatz im Training, um im Rennen die optimale Performance zu erhalten. Die Lebensdauer des GoldenTyre MOUSSE beträgt bei korrekter Pflege durchschnittlich sechs Monate.

Ihr „Schmuckstück“ ist bei uns in guten Händen.

FSP-Experten sind Liebhaber klassischer Fahrzeuge.

Mit Sicherheit mehr erreichen.

FSP Fahrzeug-Sicherheitsprüfung GmbH & Co KG

- Oldtimerbegutachtungen
- Hauptuntersuchungen (inkl. Prüfungen des Umweltmanagement- und Abgasverhalten - UMA)
- Sicherheitsprüfungen
- Änderungsabnahmen gem. § 19.3 StVZO

FSP Schaden- und Wertgutachterdienst GmbH

- Schaden- und Wertgutachten
- Gutachten zu Straßenverkehrsunfällen
- Lackschaden-Gutachten
- Begutachtung von Brandschäden
- Gebrauchtwagenbegutachtungen

FSP Fahrzeug-Sicherheitsprüfung
OT Geltow · Zur Bergmeierei 1
14548 Schwielowsee
Tel 03327 5998-35 · Fax 03327 5998-69
fsp@fsp.de
www.fsp.de

Partner des TÜV Rheinland

Einspurige Zukunft mechatronisch

Wussten Sie schon, dass Berlin gegenwärtig nicht nur ein Motorradwerk besitzt? In der ehemaligen Berliner Werkzeugmaschinenfabrik BWF Marzahn hat sich im Jahr 2005 ein hochmotiviertes fünfzehnköpfiges Entwicklungsteam mit Namen eROCKIT GmbH etabliert. Dessen Ziel es ist, dem Elektrobike ohne umweltschädigende Emissionen zukunftsträchtig auf die Sprünge zu helfen.

Bei der Jahresparty des Motorradclubs „Thunder Iron" in 16515 Wensickendorf hat Mitarbeiter und Clubmitglied Christian Bümann (Grille) das E-Bike mit o.g. Namen vorgestellt, das sofort die Sympathie der Motorradgemeinde eroberte. Mit einer Ausnahme anfangs: Das sensationelle Bike wird wie ein Fahrrad „getreten". Diese Eigenschaft verschaffte den Bewunderern lange Gesichter. Nach Probefahrten waren die „Tester" des Lobes voll: Die (federleicht gängigen) Pedalen ersetzen den Gasdrehgriff – bei einem kräftigen Zutritt beschleunigt das Gefährt „als wenn ein Engel schiebt" (Galland*). Das kräftige Drehmoment von 75 Nm ist die weitere Besonderheit, liegt in der Größenordnung der Harley Davidson Sportster mit 900 Kubik! Damit kann das eROCKIT nicht nur im Straßenverkehr „mitschwimmen", sondern auch atemberaubend beschleunigen. Was beim Reiter eine besonnene Fahrweise voraussetzt.

Mit 80 km/h Höchstgeschwindigkeit reiht es sich in die Klasse der 125-er Leichtkrafträder mit dem entsprechend erforderlichen Führerschein ein und ist somit autobahnfahrfähig.

Die Konstruktion des eROCKIT ist patentgeschützt.

Der Preis von 12.460 Euro zzgl. Überführung lässt an Exklusivität und Qualitätstandards nichts zu wünschen übrig. An eine Fertigung größerer Serien ist (noch) nicht gedacht.

Man bedenke: Das ist erst der Anfang der mechatronischen Fortbewegung – die Zukunft wird heiß! *Lothar Schulze*

technische daten

Motorleistung	9 kW/12 PS
Drehmoment	75 Nm
Höchstgeschwindigkeit	73-81 km/h (je nach Übersetzung)
Beschleunigung	0 auf 80 keine Zahlenangabe, etwa wie Porsche 911
Reichweite	max. 80 km, je nach Belastung, danach kein Pedalbetrieb möglich
Batterien	Lithium-Eisen-Phosphat, 183 Zellen
Lebensdauer	ca. 2000 Ladezyklen, entspricht 10 Jahre
Ladezeit	3,5 Stunden an Wechselspannung 230 V
Radstand	1465 mm
Reifengröße	18 x 2,75 Zoll
Gewicht	123 kg

Kontakt: eROCKIT GmbH, Boxberger Straße 3, 12681 Berlin, Telefon 030-32529336, www.eROCKIT.net, info@eROCKIT.net

* *Anmerkung Galland: „…als wenn ein Engel schiebt…": Fliegergeneral, nachdem er mit dem ersten Düsenjäger flog. Der Satz wurde unter Fliegern zu einem geflügelten Wort.*

Vor der Fahrt in die Berge die Bremsflüssigkeit prüfen

Autofahrer aus flachen Regionen, die in den Alpen Urlaub machen, sollten sich im Vorfeld mit Bergpassfahren auseinandersetzen. Wer bergab nur auf der Bremse steht, kann sie schnell überhitzen. Die Bremsscheibe kann mitunter 800 Grad heiß werden. Die Hitze verdampft dabei den Wasseranteil, der sich zwangsläufig in der Bremsflüssigkeit befindet. Der Weg des Bremspedals kann so immer länger werden, die Bremswirkung geht gegen null. Schwere Unfälle sind oft die Folge. Wer häufiger in den Bergen unterwegs ist, sollte deshalb die Bremsflüssigkeit sicherheitshalber jedes Jahr auswechseln.

Keine Angst vor Bergpässen:

- Lassen Sie vor der Fahrt in die Berge die Bremsflüssigkeit prüfen und gegebenenfalls auswechseln.
- Legen Sie bei starkem Gefälle den zweiten, mitunter auch den ersten Gang ein, damit der Motor mitbremst.
- Haben Sie nur noch wenig Bremskraft, dann treten Sie mehrmals schnell das Bremspedal. Versuchen Sie immer den Pedaldruck zu halten. Ziehen Sie langsam die Handbremse an. Hilft auch dies nicht, versuchen Sie ihren Wagen im spitzen Winkel gegen die Leitplanke oder die Bergwand zu lenken.
- Treten Sie beim Bergabfahren nicht unnötig die Kupplung, um eventuell wieder etwas schneller zu werden. Beim Wiedereinkuppeln könnte die Kupplung unter Umständen zerstört werden, das Fahrzeug ins Schlingern geraten.
- Für Automatik-Fahrer: Schalten Sie bergab auf Stufe 1 oder 2.

GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH

Keine Navi-Bedienung während der Fahrt

Bedient ein Autofahrer während der Fahrt auf der Autobahn sein Navigationsgerät und verursacht dadurch einen Auffahrunfall, haftet die Versicherung nicht für den Schaden. Der Unfallverursacher selbst muss die Kosten des Unfalls tragen. So ein Urteil des Landgerichts Potsdam vom 26. Juni 2009 (AZ: 6 O 32/09).

Ein Autofahrer fuhr mit einem Mietwagen auf der Autobahn. Nachdem er einen anderen Wagen überholt hatte und wieder rechts eingeschert war, wollte er auf seinem Navi kontrollieren, ob er die Raststätte, an der eigentlich pausieren wollte, verpasst hatte. Dabei fuhr er auf das vor ihm fahrende Fahrzeug auf. Der Schaden belief sich auf rund 5.175 Euro. Die Mietwagenfirma weigerte sich trotz der vertraglich auf 950 Euro beschränkten Selbstbeteiligung, den Schaden zu übernehmen, und klagte.

Mit Erfolg. Die Richter sahen die Benutzung des Navigationsgerätes während der Fahrt als grob fahrlässig an. Grobe Fahrlässigkeit bedeute im Straßenverkehr, dass das Verhalten des Fahrers objektiv grob verkehrswidrig und subjektiv schlechthin unentschuldbar sei. Grob fahrlässig handele, wer die Fahrbahn nicht mehr im Blick behalte und hierdurch einen Unfall auslöse. Insbesondere sei das der Fall, wenn die Unaufmerksamkeit des Fahrers durch nicht verkehrsbedingte Tätigkeiten verursacht werde. Das gelte umso mehr bei schwierigen Verkehrsverhältnissen, die die volle Konzentration des Fahrers erforderten.

Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins

Foto: Schulze

Der Zebrastreifen

Der Zebrastreifen, die amtliche Bezeichnung lautet Fußgängerüberweg (FGÜ), stellt eine häufige Form der gesicherten Straßenüberquerung dar. In Deutschland gibt es sie seit dem Jahr 1952, doch das Recht, dass Fußgänger im Bereich der Zebrastreifens Vorrang vor anderen Verkehrsteilnehmern haben, ist erst seit dem Jahr 1964 gesetzlich in § 26 StVO verankert. Jeder Verkehrsteilnehmer, der sich in einem Fahrzeug (die einzige Ausnahme bilden Schienenfahrzeuge) jedweder Art einem durch einen Zebrastreifen gesichertem Überweg nähert, muss, solange Fußgänger oder Rollstuhlfahrer ihn erkennbar überqueren möchten, anhalten. Erst nachdem man sich vergewissert hat, dass keine weiteren Personen folgen, darf man mit seinem Fahrzeug den Weg fortsetzen. Des Weiteren muss man in einer Stausituation immer den Fußgängerüberweg freihalten und es darf in seiner Nähe nicht überholt werden.

Das richtige Verhalten an Zebrastreifen erhöht die Sicherheit der „schwächern" Teilnehmer am Straßenverkehr. Eine Missachtung, wie z.B. das Nicht-Anhalten, wenn ein Fußgänger deutlich erkennbar den Zebrastreifen überqueren möchte, führt zu einem Bußgeld von 50 Euro und 4 Punkten im Flensburger Verkehrszentralregister.

Deutsche Verkehrswacht e.V.

entdeckt auf der Pfaueninsel, Berlin-Wannsee

Unfall – Wenn Sekunden entscheiden

Hilfe – was soll ich tun?

Sie werden Zeuge eines Unfalls oder sind unmittelbar betroffen. Ihnen ist nichts passiert, Sie sind „Herr der Sinne" und wollen handeln. Was sage ich vor Aufregung? Bitte so:

Anruf 112 = Hilfe/Rettung/Feuerwehr oder 110 = Polizei/Hilfe

1. Wo ist etwas passiert? Kurze Sachangabe, dazu den Ort, Straßenbezeichnung ggf. mit Hausnummer oder Hinweis Bundesstraße/Hauptstraße/Nebenstraße…in der Nähe befindet sich….
2. Was ist passiert? Unfall/Verkehrsunfall, ein Fahrzeug, mehrere Fahrzeuge, es brennt/brennt nicht, Fahrzeuge sind zugänglich oder nach…gerutscht/durchbrochen
3. Wie viel Personen sind betroffen oder verletzt? Einzelne Person (Fußgänger) oder im Auto, mehrere Personen im Auto, mehrere Personen bei mehreren Autos, Bus mit Menschen.
4. Wer ruft an? Name und Telefonnummer angeben. Auch Hinweise, wenn sich das Geschehen weiter entwickelt, Brand/Waldbrand entsteht; etwas außer Kontrolle gerät.
5. Telefon eingeschaltet lassen oder Vertrauensperson geben, die weitere Rückfragen entgegen nehmen/beantworten kann. Erst auflegen, wenn Polizei oder Leitstelle auffordert.

Anmerkung: bei der Campingrallye des MC Woltersdorf wurde an der Kontrollstelle „FF Woltersdorf" bewertet, wer das richtige Absetzen eines Notrufes wusste.

Parkscheibe darf nicht zu klein sein

Die gesetzlich vorgeschriebene Größe einer Parkscheibe muss eingehalten werden. Ansonsten droht ein Bußgeld – nachzulesen im Urteil des Brandenburgischen Oberlandesgerichts vom 2. August 2011 hin (AZ: (2Z) 53 Ss-Owi 495/10 (238/10)).

Ein Autofahrer hatte seinen Wagen auf einem Parkplatz geparkt, auf dem die Verwendung einer Parkscheibe vorgeschrieben war. Er benutzte eine Miniaturparkscheibe mit den Maßen 40 mm x 60 mm. Dafür musste der Mann eine Geldbuße in Höhe von 5 Euro zahlen. Er legte Rechtsbeschwerde ein. Der Autofahrer musste trotzdem zahlen. Die Richter erklärten, der Gesetzgeber habe Gestaltung und Größe der Parkscheibe festgelegt. Sie habe Abmessungen von 110 mm x 150 mm aufzuweisen. Diese Mindestgröße ermögliche ein leichtes Ablesen der eingestellten Zeit und damit auch eine wirksame Kontrolle der Höchstparkdauer. Das sei jedoch nicht der Fall, wenn die Parkscheibe sehr viel kleiner sei.

Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins

Auto blockiert ein Drittel des Radweges – Abschleppen rechtens

Wenn Autos auf einem Radweg parken und ihn erheblich einengen, dann dürfen sie abgeschleppt werden. So die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen vom 15. April 2011 (AZ: 5 A 954/10).

Ein Autofahrer hatte seinen Wagen so geparkt, dass dieser in einen Radweg hineinragte und etwa ein Drittel des Weges, der auch für den Gegenverkehr freigegeben war, versperrte. Der Wagen wurde abgeschleppt. Der Mann wehrte sich vor Gericht. Ohne Erfolg. Die Richter erklärten die Abschleppmaßnahme für gerechtfertigt. Grundsätzlich sei das Abschleppen verbotswidrig geparkter Fahrzeuge geboten, wenn diese andere Verkehrsteilnehmer behinderten. Zwar müssten Fahrzeuge nicht schon abgeschleppt werden, weil sie minimal in einen Radweg hineinragten. Im vorliegenden Fall hätten jedoch nur noch zwei Drittel des Weges zur Verfügung gestanden. Ein Radfahrer müsse auch nicht damit rechnen, dass ein Radweg teilweise blockiert sei. Das gelte umso mehr, wenn die Verkehrsregelung an dieser Stelle eine Benutzungspflicht des Radweges vorgebe.

Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins

Foto: Hradetzky

GTÜ-Oldtimertipp: Wertgutachten fürs Schätzchen

Alle reden von Wertgutachten – und jeder meint etwas anderes. Für den Laien nicht einfach, das Gutachten-Fachchinesisch zu verstehen. Je nach Geschäftsvorfall kann der richtig ermittelte „Wert" eines Fahrzeuges jedoch entscheidend sein. So ist der „Marktwert" eines Klassikers oder Youngtimers immer der gegenwärtige Wert des Fahrzeuges am Markt. Im Klartext: Der Marktwert ist der zum jetzigen Zeitpunkt geschätzte Betrag beim An- bzw. Verkauf, der für das Fahrzeug bezahlt bzw. realistischerweise erzielt werden könnte. Es handelt sich beim Marktwert in der Regel um den Durchschnittspreis am Privatmarkt und dieser ist mehrwertsteuerneutral und als Endpreis zu verstehen. Welche Höhe der Marktwert letztendlich hat, bestimmt nicht allein die Marktlage, sondern auch die Verhandlung zwischen Anbieter und Käufer. Dies ist bei oft gehandelten Fahrzeugen am Markt z. B. durch die An- und Verkaufslisten der Gebrauchtwagenhändler, den so genannten DAT-Marktspiegeln oder Schwacke-Listen gewährleistet.

Was ist aber bei selten gehandelten Fahrzeugen? Fahrzeuge, die schwerpunktmäßig gewerblich gehandelt werden oder auf Auktionen erworben wurden, fließen als Durchschnittspreise (Nettopreis des Handels) oder als Auktionspreis (ohne MwSt.) in die offiziellen Marktwertlisten ein. Hinzu kommen – soweit diese bekannt geworden sind – die erzielten Nettopreise des Privathandels. Die aus solchen Marktsituationen abgeleiteten Marktanalysen ergeben einen durchschnittlichen Marktwert, der für diese Fahrzeuge je nach Zustand gezahlt wird. Egal ob für einen Young- oder Oldtimer mehr oder weniger bezahlt wurde, die getroffene Wertermittlung ist beispielsweise die Basis der Versicherungseinstufung (Kaskobedingungen) bei Oldtimersondertarifen. Dieser Marktwert gilt als Taxe (festgesetzter Preis) im Sinne des Versicherungsvertragsgesetzes. Doch Achtung – hier ist noch zu unterscheiden in Wiederbeschaffungswert (Haftungsrecht) und Wiederherstellungswert (Aufwand, Restaurationskosten).

Ein Wertgutachten sollte also klar mit seinem Verwendungszweck verbunden sein, denn der Marktwert eines Kurzgutachtens zur Versicherungseinstufung eignet sich nicht für Handel, Schadensregulierung oder Verkaufsgrundlage. Der Gutachter und Sachverständige sollte also gleich zu Beginn seiner Tätigkeit darüber informiert werden, welchen Zweck das Gutachten erfüllen soll.

Der Wiederbeschaffungswert (Haftungsrecht § 249 BGB) bestimmt sich nach der Summe, die der Geschädigte im Falle eines Unfalls oder anderen Gesamtschadens aufwenden muss, um ein gleichartiges oder gleichwertiges Ersatzfahrzeug zu beschaffen. Dabei wird der Wiederbeschaffungswert zum Zeitpunkt eines Unfalls am freien Markt ermittelt. Der angegebene Wiederbeschaffungswert ist demnach die Basis für die Abwicklung eines Haftpflichtschadens.

Der Wiederherstellungswert schließlich beziffert den Preis, den das Fahrzeug an Aufwendungen gekostet hat, um es in den jetzigen Zustand zu bringen (Restaurierungskosten) zuzüglich Fahrzeuggrundpreis, also Anschaffungswert. Die sicht- und vor allem belegbaren Investitionen der Restaurierung ergeben eine Differenz zum Marktwert. Der Wiederherstellungswert ist also wichtig, wenn nach einem Schaden der Versicherung eine Restaurierung glaubhaft gemacht werden soll. *GTÜ-Presseinformation*

Keine Betriebsgefahr bei abgestelltem Motorrad

Generell geht von Kraftfahrzeugen eine so genannte Betriebsgefahr aus. Dies bedeutet, dass sich allein schon aus dem Betrieb eines Fahrzeugs eine Gefahr ergibt. Wird jemand durch ein Fahrzeug verletzt, bemisst sich auch anhand dieser Betriebsgefahr die Verteilung der Haftung. So kann beispielsweise ein Autofahrer, der schuldlos mit einem Fußgänger in einen Unfall verwickelt ist, wegen dieser Betriebsgefahr auch teilweise haften. Allerdings hat das Landgericht Tübingen entschieden, dass von einem auf dem Seitenständer abgestellten Motorrad keine Betriebsgefahr ausgeht (Urteil vom 31. Mai 2010; AZ: 7 S 11/09).

In dem Rechtstreit ging es um die Frage, ob sich ein auf dem Seitenständer abgestelltes Motorrad, das umgefallen ist und die Motorhaube eines daneben geparkten Pkw beschädigt hat, noch in Betrieb befunden hat. Sowohl in der ersten als auch in der zweiten Instanz scheiterte die Klage der Versicherung des Pkw-Halters gegen den Motorradinhaber. Die von einem Motorrad ausgehende Betriebsgefahr komme nicht zum Tragen, wenn ein ordnungsgemäß und hinreichend stabil auf dem Seitenständer abgestelltes Motorrad allein durch eine von außen einwirkende Kraft, wie zum Beispiel einen Windstoß oder einen vorbeilaufenden Passanten, umgeworfen werde. Das Motorrad unterscheide sich dann nicht von anderen sperrigen Gegenständen, die in gleicher Weise auf einer Parkfläche abgestellt werden, wie etwa ein Fahrrad, eine Leiter oder Sperrmüll. Diese könnten ebenso vom Wind auf daneben befindliche Pkw gedrückt werden.

Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins

Professionell POWERPLUS TOOLS und Bezahlbar

PP-T 0377
RADKLEMMER
€ 69,-
Klemme zum Parken von Motorrädern, ist auch für den Motorradtransport zur festen Montage in Anhängern geeignet.
Inkl. 1 Satz Spanngurte.

PP-T 0309
MOTORRAD-HEBEBÜHNE
€ 425,-
Belastbarkeit 500 kg • Min. Höhe 18 cm • Max. Höhe 80 cm • Tischabm. 220 x 68 cm. Inkl. Vorderradklemme, Satz Spanngurte, Aussparung für's Hinterrad.

Auch Versand
POWERPLUSTOOLS GmbH
Wildeshauser Straße 83
26197 Ahlhorn

www.powerplustools.de
ÖFFNUNGSZEITEN: Mo–Fr. 8.30–17.00, Sa. 8.30–16.00

Alle Preise inkl. MwSt.
Tel. 04435 91 606 77
Fax 04435 91 606 81
info@powerplustools.de

Range Rover Evoque

Ein Land Rover in extravagantem Stil

Land Rover, der britische Hersteller unter indischer Flagge, wird jetzt ins heiß umkämpfte Segment der kompakten SUV einsteigen: Der Range Rover Evoque kommt auf den Markt und ist ab 33.100 Euro zu haben. Es ist ein extravagantes Mobil, ebenso luxuriös wie sportlich, und das zu einem für ein solches Fahrzeug wirklich erträglichen Preis.

Das Fahrzeug ist in zwei Karosserieformen zu haben – als sportlichen Zweitürer im Coupé-Format und als Viertürer. Vor allem das Coupé mit seiner steil ansteigenden Schulterlinie und den nach hinten schmal zulaufenden Fenstern fasziniert. Doch klar ist auch: Dies ist ein Range Rover. Details wie der großflächige Unterfahrschutz vorn und hinten, große rechteckige Auspuffendrohre sowie der typische flache und breite Range-Rover-Grill weisen darauf hin.

Als Antriebe werden zunächst drei Motorisierungen angeboten – ein 2,2-Liter-Turbodiesel in den Leistungsstufen 110 kW/150 PS und 140 kW/190 PS sowie der ebenfalls aufgeladene 2,0-Liter-Benziner mit 177 kW/ 240 PS. Kombiniert sind die Motoren mit permanentem Allradantrieb – den kleinen Diesel gibt es auch mit Frontantrieb. Besonders effizient arbeitet der Fronttriebler eD4 und dem kleinen Selbstzünder unter der Haube, der aber erst im Frühjahr kommenden Jahres verfügbar ist. So wird die Coupé-Version im Normverbrauch mit nur knapp fünf Litern Kraftstoff pro 100 Kilometer angegeben. Das entspricht einem Kohlendioxid-Ausstoß von unter 130 Gramm pro Kilometer.

Der Evoque will ein Premium-SUV sein und bietet deshalb selbstverständlich auch jede Menge technischer Highlights. Ein Beispiel ist der hochauflösende Achtzoll-Touchscreen mit einer so genannten „Dual-View"-Technologie. Sie ermöglicht beispielsweise, dass der Fahrer auf das Navi blickt und der Beifahrer gleichzeitig eine DVD anschaut. Der Evoque kann mit einem Einparkassistenten ausgestattet werden, der das Parallel-Einparken selbst in knapp bemessenen Parklücken automatisch übernimmt. Weitere Ausstattungs-Details sind ein Totwinkel-Überwachungssystem, eine Zweizonen-Klimaautomatik mit programmierbarer Standheizung, Heizungen für Frontscheibe, Vordersitze und Lenkrad, eine elektrische Betätigung der Heckklappe sowie adaptive Scheinwerfer mit automatischer Abblendfunktion.

Eva-Maria Becker

Opel Ampera

Dieses Stromer-Konzept geht auf

Der Opel Ampera – schon einer der Stars auf der IAA in Frankfurt vor zwei Jahren – hat einen riesigen Vorteil gegenüber „reinen" Strommobilen: Als Elektroauto kann er mit dem Strom aus seiner Lithium-Ionen-Batterie rund 60 bis 70 Kilometer emissionsfrei zurücklegen. Wenn dem Fünftürer der Strom ausgeht, treibt der so genannte Range Extender – ein zusätzlicher 1,4-Liter-Benzinmotor – einen Generator fürs Nachladen während der Fahrt an und erweitert somit die Reichweite auf bis zu 500 Kilometer. Der Ottomotor hat keine mechanische Verbindung zu den Rädern – der Antrieb erfolgt also immer rein elektrisch.

Damit erhöht sich der praktische Wert eines Elektroautos, das im Gegensatz zu bereits bekannten Mobilen dieser Art als kompaktes Familienfahrzeug mit ordentlich viel Platz für vier Personen und deren Gepäck antritt, beträchtlich. Nach einer längeren Reise – oder wann immer man Zeit dazu hat – können die Akkus über eine haushaltsübliche 230-Volt-Steckdose innerhalb von drei Stunden wieder aufgeladen werden.

Der fast lautlose 111 kW/150 PS starke Elektromotor treibt die Vorderräder an und liefert vom Start weg das maximale Drehmoment von 370 Newtonmetern. Er beschleunigt den Ampera fast geräuschlos und ohne Schaltunterbrechung – ein Schaltgetriebe gibt es nicht – in rund neun Sekunden von Null auf Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 161 km/h angegeben. Das Fahrzeug passt mit seinem Design in die Opelfamilie, hebt sich aber durch eine eigene futuristische Formensprache ab. Die schmalen Scheinwerfer liegen in bumerangförmigen Aussparungen, die die gesamte Fahrzeugfront dominieren. Sie ziehen sich von den Kotflügeln nach innen zum Kühlergrill und verlaufen von dort bogenförmig bis weit nach unten zum Stoßfänger.

Unterhalb des schmalen Grills liegt der große Lufteinlass. Auf Anhieb ist das Fahrzeug mit Preisen geradezu verwöhnt worden. So ist er beispielsweise im weltgrößten Wettbewerb für Produkte aus dem Technologie-, Sport- und Lifestylebereich mit dem Plus X Award in der Kategorie „Innovation und Ökologie" ausgezeichnet worden. Zudem wurde ihm die „Beste Antriebstechnologie des Jahres 2011" bescheinigt. Diese Auszeichnungen und Preise bestätigen: Dieses Stromer-Konzept geht auf: Der Kunde ist in der Reichweite nicht eingeschränkt, kann sich immer, wenn ihm der Saft ausgeht, auf den Range Extender verlassen – und das geht automatisch. Damit hat Opel große Chancen, auch Privatkunden für dieses neue Antriebskonzept zu finden. Ende des Jahres kommt der Ampera in Deutschland auf den Markt, zu Preisen ab 42.900 Euro.

Eva-Maria Becker

Fotos: Land Rover, Opel

Chevrolet Cruze

Ein Neuer in der Kompaktklasse

Vor zwei Jahren ist der Chevrolet Cruze erstmals in die Schauräume der Chevrolet-Händler eingezogen und stellt sich seitdem dem Wettbewerb in der heiß umkämpften Kompaktklasse – zunächst als Stufenhecklimousine, die weltweit bereits mehr als 730 000 Mal verkauft wurde. Jetzt schiebt Chevrolet den Fünftürer zu Preisen ab 14 990 nach – so viel kostet auch der Basis-Viertürer. Es ist davon auszugehen, dass der Fünftürer die Verkaufschancen für die Baureihe vor allem in Westeuropa noch weiter verbessern wird.

Erkennungszeichen der Marke und damit auch des 4,51 Meter langen Fünfsitzers ist der horizontal geteilte Kühlergrill mit großem Chevy-Logo zwischen den weit in die Kotflügel gezogenen Scheinwerfern. Bis zu fünf Passagiere finden ausreichend Platz im fünftürigen Cruze. Auch an genügend Platz fürs Gepäck wurde gedacht – 413 Liter stehen unter der Kofferraumklappe zur Verfügung. In punkto Auswahl der Stoffe und der Oberflächen im Innenraum sowie der Verarbeitungsqualität hat Chevrolet deutlich zugelegt. Das Interieur entspricht durchaus europäischem Geschmack und modernen Vorstellungen.

Derzeit stehen für den Cruze drei Motoren zur Wahl. Basistriebwerk ist der 1,6-Liter-Benziner mit 91 kW/124 PS Leistung. Als zweiter Ottomotor wird ein 1,8-Liter-Aggregat mit 104 kW/141 PS angeboten. Beide Triebwerke können im Durchschnitt mit 6,6 Litern Kraftstoff auf 100 Kilometern auskommen.

Empfehlenswert ist der kleine Benziner, mit dem der Cruze Fünftürer zum Einstiegspreis zu haben ist. Er lässt der seine Sache ruhiger angehen als der größere Otto und ist durchaus stark genug. Zu viel Temperament darf man natürlich nicht erwarten – immerhin muss er rund 1,4 Tonnen ziehen.

Topp-Motor ist der 2,0-Liter-Selbstzünder mit Common-Rail-Einspritzung und Turbolader in variabler Turbinengeometrie, der 120 kW/163 PS leistet. Er stellt das beachtliche Drehmoment von 360 Nm bei 1750 U/min bereit und besticht durch sein Antritts- und Durchzugsvermögen. Dabei nimmt er nach Herstellerangaben nur 5,6 Liter pro 100 Kilometer. Seine Fahrleistungen: Er beschleunigt das Fahrzeug in 8,5 Sekunden von Null auf Tempo 100 und sorgt für eine Spitze von 205 km/h. Dennoch wird er wohl ein Außenseiterdasein fristen, denn mit dem Selbstzünder unter der Haube kostet der Cruze Fünftürer ab 22 450 Euro.

Alle Motoren sind mit manuellen Fünfgang-Getrieben kombiniert, auf Wunsch ist für die beiden stärkeren Motoren auch eine Sechsgang-Automatik zum Aufpreis von 1400 Euro lieferbar. Zur Sicherheit sind das ABS, der Schleuderschutz ESP und sechs Airbags serienmäßig bei jedem Cruze an Bord. Im Fahrverhalten zeigt sich der Fronttriebler relativ neutral und fällt weder durch Über- noch durch Untersteuern auf. Die Lenkung und das relativ straff abgestimmte Fahrwerk geben sich fast sportlich. Gute Fahreigenschaften, ein ordentliches Platzangebot und günstige Preise, die im Wettbewerbsumfeld bis zu 5000 Euro höher liegen, lassen den Cruze zu einer attraktiven Alternative in seinem Segment avancieren.

Eva-Maria Becker

Elektrofahrzeug mit weltweit erster CO_2-neutraler Fahrheizung und Leichtbau-Panoramadach mit Solarfunktion

Webasto präsentiert auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) vom 15. – 25. September 2011 in Frankfurt / Main Neuheiten aus den Bereichen Dach-, Cabriodach- und Heizsysteme. Das Highlight in diesem Jahr: ein Elektrofahrzeug, das mit einer CO2-neutralen Fahrheizung und einem Strom produzierenden Leichtbau-Dachmodul ausgestattet ist.

Elektrofahrzeuge sind umweltfreundlich, haben aber eine begrenzte Reichweite. Elektrisches Heizen im Fahrzeug verbraucht in der kalten Jahreszeit bis zu 50 Prozent der Batteriekapazität. Als Weltpremiere zeigt Webasto auf der IAA sein neu entwickeltes Heizgerät Thermo Top Evolt, eine mit CO2-neutralem Bioethanol betriebene Fahrheizung für die Dauerbeheizung von Elektrofahrzeugen. Das erhöht die Alltagstauglichkeit und Attraktivität umweltfreundlicher Strom-Fahrzeuge sehr, da die Reichweite, auch bei tiefen Außentemperaturen, erhalten bleibt.

Mit dem neu entwickelten Dachmodul gibt Webasto einen Ausblick auf künftige Entwicklungen im Dachbereich. Besonderer Fokus: Kombination aus Leichtbau und Komfort. Das Dachmodul ist rund 1,8 m^2 groß und wiegt, durch den Einsatz der Leichtbaumaterialien Polycarbonat und einem Kunststoff-Verbundstoff mit Papierwabenkern, nur rund 20 kg. Erstmals ist es gelungen, ein zu öffnendes Schiebedach mit einer beweglichen Scheibe aus Polycarbonat zu realisieren. Dazu haben die Ingenieure einen neuen Öffnungsmechanismus entwickelt. Webasto hat in das Dachmodul Hochleistungssolarzellen mit einem Wirkungsgrad von 20 % integriert. Sie liefern rund 100 Watt-Peak Leistung. Sie reicht aus, um beispielsweise eine Standentlüftung, Sitzkühlung oder Kühlbox zu betreiben. Auch eine Einspeisung des solaren Stroms in die Antriebsbatterie von E-Fahrzeugen ist möglich.

Webasto AG

1. Berliner DDR-Motorrad-Museum

Sonderausstellung „DDR Camping – Freizeit und Alltag“

voraussichtlich noch bis Dezember 2011, täglich geöffnet von 10 bis 20 Uhr
Rochstraße 14, 10178 Berlin (in den S-Bahnbögen zwischen Alexanderplatz und Hackischer Markt)
www.erstesberliner-ddr-motorradmuseum.de

Fotos: Chevrolet

Mercedes-Benz M-Klasse

Neuer Trendsetter unter den Offroadern

Mercedes-Benz bringt die dritte Generation der M-Klasse an den Start Im Jahr 1997 wagte sich Mercedes-Benz mit der M-Klasse in ein für das Unternehmen neues Segment. Rund 1,2 Millionen dieser Sports Utility Vehicles (SUV) sind seither von den Bändern in Tuscalosa (Alabama) gelaufen und verkauft worden. Nach 14 Jahren geht jetzt die dritte Generation der M-Klasse an den Start. Sie ist ab sofort bestellbar; in Europa werden die ersten Fahrzeuge im November ausgeliefert. Die Preise beginnen bei 54 978 Euro.

Das Design des Neuen lehnt sich zwar an das des Vorfahren an, doch es ist noch attraktiver, moderner, markanter geworden. Das Fahrzeug zeigt mit breiten Schultern und muskulösen Schenkeln seine Stärke, ohne wuchtig zu wirken. In den Dimensionen erinnert die M-Klasse an den VW Touareg, der gleichfalls lang und breit, dafür aber flach gehalten ist – das bringt Dynamik ins Spiel.

Mercedes-Benz hat die Fahreigenschaften sowohl auf der Straße als auch im Gelände weiter optimiert, noch mehr Sicherheits-Features integriert und für das Fahrzeug zudem sparsamere Motoren entwickelt. Im Durchschnitt sollen die Triebwerke ihren Spritkonsum und um ein Viertel gesenkt haben, und das bei mehr Leistung und Drehmoment. Am sparsamsten arbeitet der ML 250 Blu Tec 4Matic, der im Durchschnitt nur 6,0 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometern verbraucht – das entspricht einem Kohlendioxid-Ausstoß von 158 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer.

Aber auch der größere Selbstzünder arbeitet ausgesprochen effizient: Der Sechs-Zylinder-Diesel im ML 350 Blu Tec 4Matic leistet jetzt 190 PS – das sind 20 Pferdchen mehr, als das Vorgängeraggregat zu bieten hatte. Er stellt ein maximales Drehmoment von 620 Nm statt 540 Nm bereit und verbraucht jetzt zwischen 6,8 Liter bis 7,4 Liter auf 100 Kilometern – statt 8,9 Liter bis 9,4 Liter. Zudem kann er – ebenso wie der ML 250 Bluetec 4Matic – dank der Adblue-Abgasreinigung bereits jetzt die für 2014 geplante strenge Abgasnorm Euro6 einhalten.

Zur Sicherheit sind in der neuen M-Klasse bis zu neun Airbags, die Müdigkeitserkennung Attention Assist, das vorausschauende Sicherheitssystem Pre-Safe, die Reifendruckverlust-Warnung sowie das Adaptive Bremslicht und der Brems-Assistent an Bord. Auf Wunsch und gegen Aufpreis sind Fahrer-Assistenzsysteme wie der Aktive Spurhalte-Assistent und der Aktive Totwinkel-Assistent lieferbar.

Das Fahrwerk mit Stahlfedern verfügt jetzt über eine selektive Dämpfung, die weich arbeitet, bis die Fahrsituation eine härtere Gangart erfordert. Die Luftfederung erlaubt bei Bedarf bis zu 80 Millimeter mehr Bodenfreiheit und verfügt über aktive Stabilisatoren an beiden Achsen, die das Wanken weitgehend verhindern. Serienmäßig sind die Motoren der neuen M-Klasse mit der Wandler-Automatik „7G-Tronic“ kombiniert.

Zur Markteinführung der neuen M-Klasse wird das limitierte Sondermodell Edition 1 aufgelegt. Es bietet unter anderem ein AMG Sport-Paket Exterieur und überzeugt durch ein besonders exklusives Interieur. Die Preise für die M-Klasse Edition 1 beginnen bei 66 283 Euro für den ML 250 Bluetec 4Matic Edition 1.

Eva-Maria Becker

Zum Gucken und Staunen

08.–09.10. **Veterama Mannheim – der größte Veteranen-Teile-Technik-Markt in Europa**
Mehr als 4000 Aussteller präsentieren ihre Fahrzeuge, Produkte und Dienstleistungen rund um Oldtimer und Youngtimer sowie entsprechendes Zubehör.

18.–20.10. **ECarTec München – die internationale Messe für Elektromobilität.**
Die Aussteller präsentieren Elektrofahrzeuge, Speichertechnologien, Antriebs- und Motorentechnik und beschäftigen sich zusätzlich mit den Themen Energie, Infrastruktur und Finanzierung.

29.–20.10. **Nordi Car Horst (Holstein) – die große Oldtimer Show**
Die Aussteller präsentieren klassische Automobilen sowie jede Menge Teile und entsprechendes Zubehör. Die Fahrzeuge stehen für Probefahrten und zum Kauf zur Verfügung.

26.11.–04.12. **Essen Motor Show – die Weltmesse für Tuning, Motorsport und Classics**
Etwa 550 Aussteller präsentieren die gesamte Produktpalette des Automarktes sowie Tuning und Motorsport. Serienautomobile, Tuning, Oldtimer & Classics sowie Motorsport und automobile Faszination in allen Facetten gehören zum Angebotsspektrum.

27.–29.11. **Automobilmesse Erfurt – die größte Verkaufsmesse für Autos, Tuning und Zubehör in Mitteldeutschland**
Markenhändler, Zubehörlieferer und Dienstleister aus der Region stellen ihre Fahrzeug- und Produktpalette aus. Die Palette reicht vom Kleinwagen bis zur Luxuslimousine, vom bulligen Geländewagen bis zum atemberaubenden Sportwagen, vom Familienfahrzeug bis zum Öko-Fahrzeug, vom Reifen über Zubehörteile bis zu Fahrzeugversicherungen oder Finanzierungsangebote. Tuningfans, PS-Begeisterte und Freunde außergewöhnlicher Fahrzeuge kommen in der umfangreichen Tuningwelt voll auf ihre Kosten.

Foto: Mercedes

Nur mit Gurt!

In Deutschland besteht seit 1970 eine Gurtpflicht für Fahrer und Beifahrer, seit 1976 für alle Pkw-Insassen. Und das aus gutem Grund. Der Gurt selbst ist weitaus stabiler als der menschliche Körper. Ein Gurtband muss in Tests seine Reißfestigkeit bei einer Belastung von bis zu drei Tonnen Gewicht beweisen. Das ist der Gegenwert von ca. drei Kleinwagen.

Der Sicherheitsgurt selbst hält also viel aus und kann bei einem Unfall Leben retten, doch nur, wenn er richtig angelegt wird und die Sitzposition des Passagiers stimmt.

Richtig heißt, dass der Gurt über die Mitte des Schlüsselbeines verläuft, genau so wie z.B. ein Hosenträger. Sitzt er zu tief, besteht die Gefahr, dass sich der Körper des Angeschnallten aus dem Gurt seitlich herausdreht. Damit wäre die Sicherungswirkung eines Gurtes dahin. Verläuft der Gurt zu hoch, sind (schwere) Schnittverletzungen im Halsbereich bei einem Unfall so gut wie sicher.

Achten Sie, vor allem im Winter, darauf, dass Sie sich nicht mit einer dicken Jacke hinter das Steuer setzen. Ein mit einer Daunenjacke bekleideter Fahrer würde im Falle eines Aufpralls noch einmal rund 10 bis 20 Zentimeter weiter nach vorne katapultiert werden. Daher sollten Sie nach dem Anlegen des Gurtes immer darauf achten, dass er straff anliegt, und dass Sie im Verlauf des Gurtes keine Stifte, Brillen, Handys o.ä. in ihren Taschen aufbewahren. Bei einem Aufprall mit 50 km/h wird der menschliche Körper auf das 30- bis 40-fache seines eigentlichen Gewichtes beschleunigt, ein in der Hemdtasche befindlich Kugelschreiber hätte unter Umständen schwere Verletzungen zur Folge.

Doch was hilft der Gurt, wenn der Fahrer in „Schlafwagenposition“ unterwegs ist? Wenn die Lehne des Sitzes eher einer Sonnenliege gleicht, drückt sich der Fahrer beim Bremsen nach oben aus dem Sitz, da hilft auch der Gurt nicht mehr. Ein ähnliches Verletzungsrisiko ist gegeben, wenn man zu weit von den Pedalen entfernt sitzt und z.B. mit durchgestecktem Bein bremst. Bei einem Aufprall, würde die Wucht ungedämpft in die Gelenke abgeleitet werden. Angewinkelte Kniegelenke können den Aufprall zumindest ein wenig abfedern.

Die falsche Sitzposition arbeitet nicht nur der Funktion des Sicherheitsgurtes entgegen, sie verhindert auch, dass man in extremen Situationen richtig reagieren kann. Ausweichmanöver mit ausgestrecktem Arm sind kaum möglich. Faustformel hier: Liegt das Handgelenk oben auf dem Lenkrad, sollte die Schulter weiterhin Kontakt zur Rückenlehne haben. Nur so ist gewährleistet, dass man im Fall der Fälle reagieren kann und bei einem möglichen Aufprall auch weiter Sicherheitssysteme wie Gurtstraffer und Airbags ihre Wirkung richtig entfalten können.

Der rechtliche Aspekt darf auch nicht außer Acht gelassen werden. Wer unangeschnallt von der Polizei angehalten wird, muss mit Verwarnungsgeld von 30 Euro rechnen. Sollte man unangeschnallt in einen Unfall verwickelt sein, können nicht nur die Verletzungen schwerer sein, auch Versicherungen zahlen oft nur einen Teil oder gar kein Schmerzensgeld aus, wenn die Fahrzeuginsassen nicht angeschnallt waren.

Deutsche Verkehrswacht e.V.

Stimmt Ihr Reifendruck?

Das sollten Sie regelmäßig überprüfen, dafür gibt es Gründe genug. Schon 0,3 bar weniger Luftdruck in den Reifen kann innerhalb kürzester Zeit zu einer gefährlichen Erhitzung führen. Dadurch nutzt sich der Reifen nicht nur schneller und ungleichmäßig an den Seiten ab, es kann auch zu brenzligen Situationen kommen - wenn der Reifen platzt oder das Gummi so weich wird, dass es zu Kontrollverlust über das Fahrzeug kommen kann.

Aber auch ein zu hoher Luftdruck tut den Reifen und dem Fahrverhalten nicht gut. Es kann dazu kommen, dass nur noch der mittlere Teil des Reifens Kontakt zur Fahrbahn hat. Das hat zur Folge, dass sich die Reifen unregelmäßig abnutzen, sich der Bremsweg verlängert und Kurvenfahrten schwammig werden. Daher sollten Sie mindestens alle zwei Wochen den Luftdruck der Reifen prüfen. Am besten bei kalten Reifen, also nicht nach einer langen Autobahnfahrt. So können Sie sicher sein, dass das Messgerät den korrekten Druck anzeigt. Praktischerweise lässt es sich mit dem Tankstopp verbinden, indem Sie die Reifen nach Tanken und Bezahlen überprüfen. Die Überprüfung dauert nur wenige Minuten und trägt erheblich zu Fahrsicherheit und -komfort bei.

Hinweise zum richtigen Luftdruck finden Sie entweder direkt an Ihrem Fahrzeug, z.B. am Pfosten der Wagentür oder im Tankdeckel. Informationen finden Sie auch im Handbuch oder in der Gebrauchsanweisung. Sollten Sie weder am Fahrzeug noch in Ihren Unterlagen fündig werden, fragen Sie am besten beim Hersteller nach.

Zu guter Letzt hilft der richtige Reifenluftdruck beim Geldsparen. Denn erstens verbraucht Ihr Fahrzeug weniger Kraftstoff und zweitens können Sie bei korrektem Luftdruck die Kilometerlaufleistung ihres Reifens erheblich erhöhen.

Deutsche Verkehrswacht e.V.

Verbandskasten checken

Zum Glück braucht man den Verbandkasten nicht so häufig und vergisst deshalb auch oft, das Verfallsdatum zu prüfen. Aber nur bei einem nicht abgelaufenen Verfallsdatum ist gewährleistet, dass z.B. die Einmalhandschuhe noch nicht porös geworden sind und dass die Pflaster auf Grund der Alterung ihre Klebkraft noch nicht verloren haben.

Verbandkasteninhalt nach DIN 13164:

- **1x Heftpflaster DIN 13019-A, 2,5 cm x 500 cm**
- **8x Wundschnellverband DIN 13019-E, 10 cm x 6 cm**
- **1x Verbandpäckchen groß, DIN 13151-G**
- **3x Verbandpäckchen mittel, DIN 13151-M**
- **1x Verbandtuch DIN 13152-A, 60 cm x 80 cm**
- **2x Verbandtuch DIN 13152-BR, 40 cm x 60 cm**
- **6x Kompresse 10 cm x 10 cm**
- **3x Mullbinde DIN 61631-MB-8, 8 cm x 400 cm oder Fixierbinde DIN 61634-FB-8**
- **2x Mullbinde DIN 61631-MB-6, 6 cm x 400 cm oder Fixierbinde DIN 61634-FB-6**
- **1x Aluminiumbeschichtete Rettungsdecke, 2,1 m x 1,6 m**
- **2x Dreiecktuch DIN 13168-D**
- **1x Gekrümmte Schere DIN 58279-A 145**
- **4x (= 2 Paar) Einmalhandschuhe DIN EN 455**
- **1x Erste-Hilfe-Broschüre**
- **1x Inhaltsverzeichnis**

Doch noch wichtiger ist es, ihre eigenen Möglichkeiten am Unfallort Erste Hilfe leisten zu können, regelmäßig zu überprüfen und zu erneuern. Denn nur wer bei einem Unfallort mit dem Verbandkasten und seinen eigenen Fähigkeiten richtig umgehen kann, ist in der Lage zu helfen und im Notfall Leben zu retten.

Deutsche Verkehrswacht e.V.

Nissan-Sondermodelle

Kühler Kopf im Kleinwagen

Bis zu 3500 Euro kann derjenige sparen, der sich für eines der drei neu aufgelegten Kleinwagen-Sondermodelle Pixo, Micra und Note „Cool Edition“ des japanischen Herstellers Nissan entscheidet.

Zunächst zum Pixo: Das nur 3,56 Meter lange und 1,60 Meter breite Fahrzeug ist seit zwei Jahren auf dem Markt und gefällt mit seinem freundlichen Gesicht. Der viersitzige Fünftürer hat die Nissan-Palette nach unten abgerundet. Dank einer cleveren Raumaufteilung gibt es überraschend viel Platz für die Passagiere und auch noch für ein bisschen Gepäck – 129 Liter. Sein 1,0-Liter-Benziner leistet 50 kW/68 PS und verbraucht nur 4,4 Liter auf 100 Kilometern. Wer befürchtet, dass der Pixo damit zur lahmen Ente wird, liegt völlig falsch: Das Fahrzeug zieht ordentlich los und kann so manchen Ampelstart für sich entscheiden. Das Sondermodell „Cool Edition“ des Pixo basiert auf der Version Acenta und verfügt zusätzlich über eine Klimaanlage mit Pollenfilter. Käufer dieses Sondermodells sparen 1690 Euro, denn sie zahlen statt des Listenpreises von 10 180 Euro lediglich 8490 Euro.

Der technisch und optisch neu aufgelegte Nissan Micra ist seit November im Handel und wird nun ausschließlich als Fünftürer angeboten. Das Fahrzeug hat in der Länge um sechs Zentimeter auf 3,78 Meter zugelegt und ist um zwei Zentimeter – auf nun 1,67 Meter – in die Breite gegangen. Durch den niedrigeren Schwerpunkt und die bis an die Ecken des Autos gerückten Räder konnte auch der Radstand verlängert und die Spurweiten vergrößert werden. So steht der neue Micra nun noch satter und sicherer auf der Straße. Damit wurde auch etwas mehr Platz im Innenraum geschaffen. Der Gepäckraum fasst 265 Liter – das sind 25 Liter mehr, als der Vorgänger zu bieten hatte. Durch Umklappen der Rückbanklehnen kann das Volumen auf 1132 Liter erweitert werden.

Unter der Haube des Sondermodells arbeitet die Saugversion des 59 kW/80 PS starken 1,2-Liter-Benziners, dessen Durchschnittsverbrauch bei 5,0 Litern liegt. Das Sondermodell basiert auf der Ausstattung Visia First und wird zusätzlich mit dem „Comfort Paket“ aus einer Radio-CD-Kombination mit Bluetooth-Anbindung und vier Lautsprechern sowie einer Klimaanlage mit Pollenfilter geliefert. Die Sonderedition kostet 9990 Euro, der Preisvorteil liegt bei 2250 Euro.

Vor fünf Jahren ist erstmals ein Nissan Note angetreten. Das fast als nonkonformistisch zu bezeichnende Viermeter-Auto fährt seither Erfolge ein. Was ist das Besondere? Einige seiner Stärken sieht man ihm schon auf den ersten Blick an: Er ist praktisch, bietet eine gute Rundumsicht, eine angenehm hohe Sitzposition sowie erstaunlich viel Platz dank des flexiblen Innen- und Laderaumes. Die „Cool Edition“ des Nissan Note mit dem 65 kW/88 PS starken 1,4-Liter-Benziner mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,9 Litern verfügt ebenfalls über das „Comfort Paket“ und wird für 11 990 Euro angeboten; der Preisvorteil liegt hier sogar bei 3500 Euro.

Eva-Maria Becker

BUCH TIPP

Klein, schick und nützlich – so möchte man die „Kinder“ der richtigen Personenkraftwagen in den 50er und 60er Jahren bezeichnen. Der Autor Peter Kurze hat für den Verlag Delius Klasing recherchiert – entstanden sind zwei interessante Bücher. Im **„Kleinwagen der Fünfziger“** werden 30 Fahrzeuge aus der Produktionszeit 1949 bis 1976 vorgestellt, wobei der Renault R4 sogar von 1961–1992, der Mini von 1959–2000 produziert wurde. Im Buch findet der Leser erfolgreiche und oft gekaufte Kleinwagen von BMW-Isetta, Citroen 2CV, Goggomobil, Heinkel Kabinenroller, NSU Prinz bis Trabant Zündapp Janus. Für die Anfänge der Kleinwagenproduktion beschreibt der Autor, dass bereits in den 20er Jahren vom „Hanomag Kommissbrot“, ein Zweisitzer mit 20 PS bereits 16000 Stück verkauft wurden. Auf 110 Seiten findet der Leser die liebevoll beschriebene und ersehnte automobile Zukunft vor 50 Jahren. Stolz waren die neuen Besitzer, endlich für wenig Geld auch ein „Dach über dem Kopf“ zu haben. Stolz muss man heute über die Ingenieurleistungen von damals sein. Der Champion 250 besaß einen Triumph-Doppelkolbenmotor und sah als Roadster total schick aus. Einige Fahrzeuge besaßen bereits hydraulische Bremsanlagen und um Gewicht zu sparen, wurden Werkstoffe wie Holz, Filz, Folien, PVC auf textiler Grundlage bis hin zum Blech verwendet. Wer sich „nur“ für den Wartburg interessiert, sollte sich das ebenfalls 110 Seiten umfassende Buch kaufen, wobei auch der Automobilbau in Eisenach vom BMW-Dixi, BMW 321, 327, EMW bis zum W 353 berücksichtigt wurde.

Heute betrachtet, waren die Produktionen in diesen Jahren optisch und oft technisch auf der Höhe der Zeit. Schön, das man alles noch einmal nachlesen und sich ansehen kann. Jedes Buch ist für 12,90€ zu haben.

„Wartburg“ ISBN 978-3-7688-2455-2 · „Kleinwagen“ ISBN 978- 3- 7688- 2511- 5

Foto: Nissan

9

Int. Einsiedler SUPERCROSS

25. & 26.11.2011

Einsiedler®

ADAC

ADAC Sachsen

Freie Presse

STRÖER | deutsche städte medien

DMSB Deutscher Motor Sport Bund e.V.

Speed

QR_CODE

ADAC SX Cup Super Cross

TICKETHOTLINE:

0371 – 380 38 380 (Mo. – Fr. 9 – 17 Uhr)

Chemnitz Arena

www.supercross-chemnitz.de

MESSE CHEMNITZ